



16 maggio 2022

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

Gentilissimi, con l'odierna informativa vi segnalo:

- ✓ In [allegato 1](#), un mio articolo, pubblicato da Mobility Press, a tema “*Il tram-treno di Lugano, nuova risorsa per l'Insubria*”, predisposto dopo la recente visita tecnica organizzata in collaborazione con Transdolomites alla Ferrovia Lugano-Ponte Tresa [video della conferenza “Stadler”, [qui](#)].
- ✓ **19 maggio 2022 ore 17:00** – La conferenza, in diretta sul canale [Facebook di AMODO](#), “*FUTURO SOSPESO - Dossier 2022 sulle ferrovie sospese in Italia*” . In [allegato 2](#), il programma.
- ✓ Programmate dal **23 al 30 giugno**, dalla Presidenza Nazionale, la consueta *Settimana dell'amicizia dei Soci e familiari*. Quest'anno si andrà in Grecia con una convenzione particolarmente favorevole, Tutti i dettagli in [allegato 3](#).

Un cordiale saluto,

Massimo Ferrari

Segretario Regionale AEC Lombardia

LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE **INFORMATIVA** È AUTORIZZATA ED AUSPICATA. RINGRAZIO COLORO CHE CONTINUANO A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITA' D'INTERESSE.

Per non ricevere più questa INFORMATIVA è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice “NO”.

L'archivio delle INFORMATIVE è consultabile [qui](#).



Reportage

Il tram treno di Lugano, nuova risorsa per l'Insubria

Alcuni anni fa Il Touring Club Italiano pubblicò una mappa dell'Insubria, la regione che si estende a nord di Milano a cavallo tra la Lombardia e la Svizzera. La bella carta al 200 mila del nostro istituto geografico includeva, infatti, le province di Novara, Verbano Cusio Ossola, Varese, Como, Lecco ed il Canton Ticino.

La curiosità del prodotto consisteva nell'isolare questa ampia zona dai territori circostanti e di omettere il confine di stato italo-elvetico.

Lungi dallo strizzare l'occhio alle spinte secessioniste allora forti in alcuni partiti del Nord, la mappa fotografava con precisione un ambito economico e culturale che, pur non avendo raggiunto la dignità di una istituzione vera e propria, costituisce una realtà ben chiara in chi abita terre che per secoli hanno conosciuto intensi scambi finalizzati allo studio (i giovani ticinesi tradizionalmente frequentavano l'ateneo di Pavia), al lavoro (basti pensare ai tanti pendolari transfrontalieri), alla finanza (le banche di Lugano come cassaforte della borghesia milanese), alla politica (gli espatriati che, durante il Ventennio, trovarono asilo nella Confederazione) e, naturalmente il turismo.

Oggi i contatti tra i due lati del confine sono tornati ad essere intensi dopo la pausa forzata della

pandemia. E nuove infrastrutture si stanno sviluppando, specie in territorio svizzero, mentre dal lato italiano si sta alla finestra in attesa dell'evolversi della situazione. La linea di base transalpina, con la nuova galleria del Gottardo di ben 57 km è operativa dal 2016 e, dal 2020, è stata completata grazie al traforo del Ceneri. Ciò pone Lugano a due ore di treno da Zurigo e naturalmente tende a cementare i rapporti con il mondo di lingua tedesca. Ma il Canton Ticino (350 mila abitanti, per lo più concentrati lungo l'asse Chiasso-Mendrisio-Lugano-Bellinzona-Locarno) costituisce anche la maggior comunità italoфона fuori dai confini nazionali e sarebbe davvero un peccato allentare proprio ora gli storici legami con il nostro Paese.

Attorno a Lugano si stanno implementando le infrastrutture per distribuire più razionalmente il traffico locale. E si punta sull'ammodernamento ed estensione della ferrovia per Ponte Tresa. Sopravvissuta fortunatamente alla sorte di altre tratte vicinali, che, alla fine degli anni Sessanta, vide la cancellazione delle linee per Cadro-Dino e Tesserete, oggi la FLP è una realtà dinamica che movimentata ogni giorno 7.500 persone con frequenze cadenzate ogni 20 minuti. Un numero che potrebbe triplicare quando verrà realizzato il sistema tram treno

EXHIBITOR AT RAILTECH EUROPE 2022
21 - 23 JUNE 2022
UTRECHT the NETHERLANDS

Database Technology

SIMUMAN
maintenance simulator

SIMACET
INTERLOCKING CIRCUITRY SIMULATOR

SIMUGENS CROWD DYNAMICS and SIMUGENS INFECTION

SIMURAIL
MOBILE TRAIN SIMULATOR

The banner includes images of a person using a VR headset, a circuit board, a 3D crowd simulation, a train simulator interface, and a mobile train simulator vehicle.



fino al centro di Lugano, da un lato, e fino a Manno a nord, per poi estendersi successivamente verso Cornaredo e Pian Scaiollo. Si tratta di un progetto ambizioso, in parte già finanziato da Berna, che servirà sette comuni, riducendo i tempi di percorrenza (dagli attuali 26 ai futuri 13 minuti tra Agno ed il centro di Lugano, per esempio) e con corse ogni 5 e 10 minuti nelle ore di punta che renderanno il ricorso all'auto meno conveniente. Alla base, come sempre avviene nella Confederazione, una consultazione popolare che nel 2014 approvò il finanziamento dell'opera con 400 milioni di franchi.

La rete sarà a scartamento metrico e fruirà di convogli da 250 posti. Tra Agno e Lugano stazione sarà realizzata una nuova galleria che ridurrà notevolmente l'attuale tracciato collinare. Tracciato che, tuttavia, le associazioni ambientaliste locali propongono di conservare, parallelamente alla linea più diretta, per non compromettere la capillarità del servizio. Si confermerebbe allora la scelta svizzera a



mantenere le linee di valico (come nei precedenti del Lotschberg, del Ceneri e dello stesso Gottardo) per il traffico locale. Uno spreco, secondo certi parametri. Ma, in fondo, quando si apre una nuova autostrada, vengono forse cancellate le precedenti statali? Ponte Tresa, capolinea della ferrovia da Lugano e del futuro tram treno è una località divisa dal confine che corre lungo il fiume. La stazione terminale è sita a poche centinaia di metri dal territorio lombardo. Fino agli anni Cinquanta, anche al di qua della frontiera si poteva trovare un tram – parzialmente in sede autonoma – con cui raggiungere Varese, da un lato, o Luino dall'altro. Questa rete fu poi smantellata e oggi l'occhio attento può riconoscerne le vestigia della bella stazione di Ghirla e di qualche galleria. Ma il danno è stato fatto, altrimenti si sarebbe potuto pensare ad un tram-treno

internazionale da Lugano a Varese ed al lago Maggiore. Buoi scappati, purtroppo. Il collegamento su rotaia tra il Ticino e Varese è stato recentemente recuperato grazie alla apertura della linea Mendrisio – Stabio – Arcisate, che fornisce anche una possibile relazione tra Como e Varese, passando in territorio elvetico. Anche in questo caso si rimedia, molto tempo dopo, alla soppressione della Como – Varese, via Grandate, malamente chiusa dalle Ferrovie Nord nel 1966. La Mendrisio – Varese fu concepita e poi realizzata, pur tra le mille difficoltà che la burocrazia italiana riesce ad opporre a ogni singola opera, pensando ad un collegamento tra il Ticino e l'aeroporto di Malpensa. Un tracciato abba-

stanza lungo che passa per Lonate Pozzolo e che diventerà competitivo, forse, solo dopo l'allacciamento a monte tra il Terminal 2 e Gallarate.

Contro il quale, ovviamente, si sono già levati i soliti comitati "nimby", che, in questo caso, dicono di voler preservare la prospettiva della stra-

da napoleonica del Sempione. Realtà, tuttavia, ampiamente compromessa da innumerevoli scempi edilizi e rotonde viarie. Comunque sia, anche con la ferrovia oggi in funzione, si sono create relazioni possibili tra il Ticino ed i grossi centri di Gallarate, Busto Arsizio, Legnano e Rho. La partita grossa per connettere efficacemente l'Insubria, si gioca, comunque al confine di Chiasso.

Da qui passano le relazioni EC tra Milano e Zurigo, i Tilo che viaggiano sino a Locarno (diventata più accessibile in treno, grazie alla galleria del Ceneri), i convogli frequentati dai pendolari frontalieri. Mentre il traffico merci tra il nord ed il sud delle Alpi viene instradato, per quanto possibile, attraverso i valichi di Luino, sul lago Maggiore (condizionato, però, dal binario unico), e del Sempione.

Ma Chiasso non deve divenire un collo di bottiglia



ed impedire ulteriori sviluppi del traffico transfrontaliero su ferro. Ricordiamo come già esiste la proposta – fatta propria con qualche riluttanza iniziale dalla Regione Lombardia – di elettrificare la linea Lecco – Como per permettere il passaggio di navette tra Cantù – Mendrisio e Lugano o Varese. Altre relazioni battute dai frontalieri che oggi utilizzano prevalentemente la strada, nonostante i frequenti ingorghi.

Soprattutto in territorio italiano urge assumere decisioni sul potenziamento infrastrutturale tra Chiasso e Milano. Il passaggio da Como può essere evitato da treni no stop o dai merci, utilizzando la già esistente galleria del Monte Olimpino, che sbucca a sud del capoluogo lariano.

Agire sul nodo di Monza è particolarmente complesso, vista l'altissima concentrazione abitativa. Ma, tra Cantù e Camnago-Lentate, non è impossibile reperire spazi utili per la posa di un terzo binario.

E' quanto emerso nel corso del recente incontro tra la Consigliera federale, Simonetta Sommaruga, ed il ministro dei Trasporti Enrico Giovannini. L'obiettivo è quello di scendere a tre ore nel tempo di viaggio tra Milano e Zurigo. Ed a meno di quattro ore fino a Basilea, che è la porta della Germania e dell'asse renano che inanella numerose città di grande importanza per l'economia europea. Un risultato conseguibile forse anche subito, ma non penalizzando il traffico a breve distanza che pure va sostenuto. Occorre che l'Insubria – regione transnazionale gravitante su Milano – divenga una realtà, non solo sulle mappe del Touring, ma nelle abitudini quotidiane di mobilità dei cittadini lombardi e ticinesi. Possibilmente .senza dover dipendere sempre dall'automobile.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/UTP

ETSX

Scelte tecniche e gestionali in Galleria:
NUOVI STRUMENTI E PROCESSI

Un singolo passaggio in galleria per ottenere geometria, spessori e condizioni strutturali grazie ad una soluzione integrata in un ambiente unico. Digitalizzazione diretta dell'opera in formato interscambiabile, per favorire la condivisione dei dati. Integrazione con analisi difettologiche ad alta risoluzione ed informazioni con metodologia multi-criteria (ARCHITA). Gestione integrata del rischio per le opere d'arte dell'intera rete (MIRET).

Technical Product Equipment
Nomination
FINALIST
ITA TUNNELLING AWARDS 2019

ERCI AWARDS FINALIST 2019

EUROPEAN TUNNELLING AWARDS 2020 FINALIST

FT 1000
Europe's Fastest Growing Companies
2019 - 2020

LE FONTI AWARDS WINNER 2018



presentano

Giovedì 19 maggio 2022, ore 17.00

In diretta sul canale Facebook di [AMODO - Alleanza Mobilità Dolce](#)

FUTURO SOSPESO

Dossier 2022 sulle ferrovie sospese in Italia

Giovedì 19 maggio, ore 17.00 sulla pagina canale Facebook di AMODO - **Alleanza per la Mobilità Dolce** viene presentata la **II edizione del Dossier Futuro Sospeso**, realizzato dalla **Fondazione Cesare Pozzo**, **Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali FIFTM**, **Kyoto Club**, **Legambiente** e **UTP Assoutenti**, in occasione della **Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie** e della **Primavera della Mobilità Dolce**. Un dossier che esamina la situazione di 1200 km di linee ferroviarie da riaprire al trasporto locale in Italia. Diviso per regioni, esamina lo stato di 38 linee che potrebbero essere riaperte senza gravosi investimenti e garantire efficace trasporto locale a una significativa parte della popolazione. Si tratta di una proposta strategica per il Paese, oggi più che mai necessaria, per rispondere al bisogno di mobilità sostenibile dettata dal nuovo scenario internazionale e dalla transizione ecologica.

Per rimettere al centro delle politiche regionali e nazionali il trasporto locale e il contributo della rete ferroviaria italiana alla mobilità dolce.

Programma

Modera e introduce

Angelo Porta, Vicepresidente Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta

Presentazione del Dossier

Massimo Ferrari, Presidente UTP Assoutenti

Interventi

Claudio Colaizzo, Presidente Associazione Le Rotaie, FIFTM
Stefano Maggi, Professore di storia, l'Università degli Studi di Siena
Claudia Maria Terzi, Assessora dei Trasporti della Regione Lombardia
Marco Gabusi, Assessore dei Trasporti della Regione Piemonte
Paolo Lanfranco, Presidente UPI Piemonte, Presidente della Provincia di Asti

Conclusioni:

Luigi Cantamessa, Direttore Fondazione FS Italiane
Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente
Enrico Pujia, MIMS, Direzione Trasporto e Infrastrutture Ferroviario
Anna Donati, Kyoto Club, portavoce AMODO



A.E.C.
Associazione Europea Ferrovieri
Association Européenne des cheminots
ITALY

GRECIA 23 Giugno – 30 Giugno 2022

Quest'anno Cari Soci andiamo in Grecia. Ristrutturato di recente l'Hotel ELINA è posizionato a 150 metri dall'acqua del mare cristallino della stupenda spiaggia di Karavostasi Perdika Beach Grecia. Le partenze sono, da Bergamo il 22-06-2022 con volo in Grecia, da Bari o da Brindisi in traghetto il 23 -06-2022 (Per i dettagli ci sentiamo telefonicamente). Le prenotazioni sono aperte fino al 15 giugno.

*I posti sono limitati e saranno venduti fino ad esaurimento. Sono comprese nel pacchetto 7 notti 8 giorni in p.c. Colazione Pranzo e Cena in hotel. Escursioni facoltative. Uso della Piscina e spiaggia con 2 sdraio 1 Ombrellone. Quota di partecipazione: **Adulti 378,00**, entro il 10 Giugno bisogna versare € 200 di acconto per persona. Bambini fino a 3 anni n.c. gratis, ragazzi fino a 18 anni non compiuti 50%. Dal costo è escluso il viaggio. Chi volesse portare l'auto sul traghetto bisogna aggiungere circa 90 euro.*

E' possibile fare escursioni facoltative a Parga, Fiume Acheronte, Spiaggia di Katsiki , Isole Greche , Meteore. Ottima Cucina.

*Prenotazioni presso i Segretari Regionali AEC e ai n.3683214792 - 3381825023 per info.
email: Viteurop@gmail.com*

IL Presidente
Vito Visconti

