

Padri e figli

Al timone delle imprese

Passaggio generazionale Ecco perché Cosmint è un modello che funziona

La ricerca. Il 70% delle aziende familiari si ferma alla prima generazione ma l'ingresso dei figli può anche trasformarsi in un fattore di sviluppo
La Liuc: «Nel caso del gruppo comasco i giovani hanno rilanciato il business»

OLGIATE COMASCO
MARILENA LUALDI

Si parte da una statistica cupa: il 70% delle imprese non sopravvive alla prima generazione e meno della metà taglia il traguardo del mezzo secolo di vita. Si ribalta con 15 interviste, che raccontano un passaggio generazionale positivo. Tra cui uno comasco, Cosmint: mostra come la nuova generazione possa acuire il legame con il territorio e porti un'impronta sempre più green.

Le storie aziendali

I casi sono stati analizzati dall'Università Carlo Cattaneo di Castellanza. La ricerca è firmata dal rettore Federico Visconti e da Valentina Lazzarotti (coautori Eliana Minelli, Francesco Bollazzi, Alessio Reali, Stefania Ferrario, Rafaela Gjergji) e lascia il solco dei numeri per parlare di qualcosa di immateriale in grado però di incidere sulla concretezza imprenditoriale. C'è una ricchezza - come scrive la Minelli - «che vale come l'oro e ha la consistenza leggiadra di un'idea. Sono i valori, alla base della ricchezza socio-emozionale che permea ogni espressione imprenditoriale dandole un'anima, un'identità e una vitalità proprie».

Il volume "Family Up! Il giovane imprenditore tra continuità e cambiamento" interroga imprenditori usciti da una formazione Liuc che abbiano almeno dieci anni di esperienza in azienda, con ruoli manageriali rilevanti. Il caso di successo comasco è interpretato attraverso la voce di Alessandro Masu, che racconta le novità e i bisogni di una realtà radicata nel territorio e in vent'anni di storia. La società produttrice di cosmetici per

grandi gruppi mondiali ha 800 dipendenti, 450 diretti e dei suoi collaboratori, e nel 2016 un fatturato di 136 milioni, in crescita del 6,6%.

Nella scheda della ricerca, si inseriscono due zoom oltre alla produzione, in questa società alla seconda generazione. Primo, il sistema competitivo: si opera nel B2B, si punta su alta qualità e innovazione, c'è una focalizzazione sulle attività core (ricerca, sviluppo e marketing) che garantiscono la soddisfazione del cliente e la rapidità di risposta al mercato. Ancora, vengono citati i maggiori player internazionali quali clienti e il business in espansione, con possibilità di sviluppo ulteriore.

A livello di sistema delle risorse organizzate, tre i fattori menzionati. La complessità della struttura in tutte le sue declinazioni, l'organizzazione snella e l'apertura del capitale a soggetti esterni per favorire la crescita

fino alla quotazione in Borsa.

Tra le nuove generazioni in campo la ricerca evidenzia una visione precisa dell'imprenditore: «L'azienda familiare è concepita come una ricchezza da gestire responsabilmente per il "ben-essere" non solo economico, ma anche psicologico e sociale, della famiglia e della comunità di riferimento».

È quanto asseriva anche il presidente Decio Masulo scorso anno, a una conviviale con il Rotary e il Lions. È quanto rimarca con decisione Alessandro Masu, attuale responsabile dell'area business development e customer service: «L'impresa ha innegabilmente un ruolo sociale». Lui ha un diploma universitario in ingegneria gestionale, conseguita nel 1998 ed è entrato nel 1997 in azienda, dopo un anno di lavoro all'estero da un'impresa cliente. La prima esperienza in ambito produttivo, poi eccolo direttore commerciale con focus sul business development appunto.

Solidi e "green"

Alessandro si è fatto promotore di molte iniziative sociali. Viene citato il progetto "Solidarity sourcing". Obiettivo, l'impiego di persone provenienti da situazioni di disagio. Un percorso - ricorda - che si tiene scrupolosamente d'occhio con un report trimestrale per mantenere alta l'attenzione sull'iniziativa, che non è solo episodica. E ancora, impegno sociale per un giovane come Masu significa investire sulla green economy.

Prima di tutto, ci si assicura che il 100% degli scarti che derivano dalla produzione alla Cosmint siano riciclabili. Una sensibilità acuta nelle nuove generazioni che passa da un'ulteriore

tappa.

Masu ha fortemente voluto un'azione di certificazioni (ISO-9001) dei prodotti, per garantirne l'ecosostenibilità. Il che rappresenta anche una valenza competitiva per la tipologia di lavoro di Cosmint, che si occupa della cura della persona.

Ma come viene fotografata la pianificazione della successione nell'indagine Liuc? La nuova generazione sia stata subito arruolata nell'azienda, fin dal suo avvio: «Il padre ha coinvolto i figli (Massimiliano e Alessandro, ndr) nella gestione per farli crescere professionalmente e responsabilizzarli. Ha già predisposto la successione imprenditoriale anche attraverso la riorganizzazione in due divisioni». Ancora, il cda viene indicato con i tre membri del nucleo familiare impegnati nella gestione aziendale e due manager esterni. Ma per le decisioni strategiche è presente un consiglio di famiglia.

La forte impronta familiare non significa chiusura ad apporti esterni e questa è una chiave di successo.

Una visione, quella di Masu e degli altri giovani intervistati, che il rettore Visconti commenta così: «Il giovane imprenditore è leader, perché promuove gli aspetti bright, costituisce un'opportunità di rivitalizzazione, guida la dynastic succession. Lo fa sulla base delle tante ragioni documentate nel lavoro, non ultime le esperienze formative. E perché è animato da un punto di leva fondamentale: vive e interpreta nuove soglie di ambizione». C'è però un appello che viene girato all'ecosistema che li circonda: «Devescendere in campo con i fatti e non con le parole. Non lasciamoli soli».

I fattori chiave

SCELTE STRATEGICHE

L'influenza e controllo, ovvero l'attitudine a preservare la maggioranza delle proprietà e il controllo delle scelte strategiche



APPARTENENZA

L'identificazione dei membri della famiglia con l'azienda e il senso di appartenenza ad essa



LEGAMI DURATURI

La creazione di legami duraturi e profondi con i diversi stakeholder (dipendenti, fornitori e comunità locale)



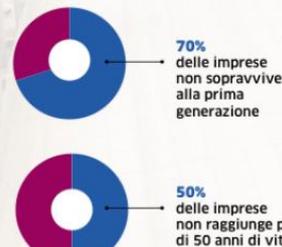
LE DECISIONI

L'attaccamento affettivo/emotivo fra i membri della famiglia, nonché un'assunzione delle decisioni influenzata da tale sfera emotiva



DINASTIA FAMILIARE

Il desiderio di conservazione della dinastia familiare nelle generazioni successive, il che porta a preferire orientamenti di lungo periodo nelle decisioni aziendali



L'accordo con Intercos Colosso dei cosmetici

Cosmint è un'azienda specializzata in cosmetici. Recentemente attraverso l'accordo con Intercos (4mila dipendenti) si è creato un colosso mondiale del settore. Obiettivo dell'operazione è arrivare a un miliardo di fatturato e passare quindi alla quotazione in Borsa.

Intercos (è leader nel makeup, visto che ne produce il 65% mondiale; Cosmint invece in skincare e profumi. Se

la società comasca ha chiuso il 2016 con quasi 140 milioni, la prima lo ha fatto con 449 milioni. L'operazione prevede una cessione con reinvestimento da parte del gruppo comasco. Che cede il 100% delle quote, per entrare poi nel capitale sociale di Intercos». Gioca un ruolo importante un terzo attore, il fondo americano L Catterton, in cui ha investito Louis Vuitton, con cinque miliardi di partecipazioni.

VIII

LA PROVINCIA
LUNEDÌ 8 GENNAIO 2018

Giovani

Trasporti La grande svolta

Pullman low cost Comasco, 32 anni «Così ho portato Flixbus in Italia»

La storia. In Germania ai giovani si presta attenzione e oggi Andrea Incondi guida la filiale italiana del gruppo «Sei ore di colloquio e poi hanno deciso di investire»

ELENA RODA

Un bus low-cost per viaggiare in Italia e in Europa. Guidato da un comasco. Andrea Incondi, 32 anni, è a capo della filiale italiana di Flixbus, startup tedesca per viaggi in pullman a lunga percorrenza. Una collaborazione, quella di Incondi e Flixbus, nata nel 2014 a Monaco di Baviera quando ancora la startup viaggiava solo sul mercato tedesco. Una sfida colta per portare il modello in Italia e aprire una via inesplosa nel nostro Paese: «Ho sottoposto il mio business plan a Flixbus spiegando perché il loro modello avrebbe funzionato anche in Italia - spiega Incondi - Sono stato chiamato a un colloquio di 6 ore dove abbiamo discusso di tutto e una settimana dopo è arrivata l'offerta di guidare la sfida di Flixbus in Italia. La loro prima internazionalizzazione, guidata da uno straniero».

Un modello che si regge su una dinamica di prezzo flessibile, sull'esempio delle compagnie di volo low-cost o dei treni, con prezzi stracciati per acquisti in largo anticipo che crescono mano a mano che ci si avvicina alla data di partenza e al numero di posti occupati: «Il prezzo cresce all'aumentare del carico del bus e all'avvicinarsi della data - prosegue Incondi - Prenotando in anticipo le offerte sono molto convenienti, mentre sotto data lo sono meno. Questo ci permette di offrire un prezzo medio complessivo adeguato e in linea con il comportamento di acquisto del cliente. Chi acquista il giorno prima della partenza ha più urgenza di chi che compra il biglietto 20 o 30 giorni prima. Noi seguiamo il comportamento della clientela gestendolo attraverso algoritmi e tecnologia che ci permette di offrire il miglior prezzo per il miglior prodotto».

Prezzi bassi per acquisti in largo anticipo, come è euro per viaggiare in pullman da Como a Lugano - costa 20 euro con un treno Eurocity - o 19 euro per raggiungere Stoccarda, che permettono di riempire i mezzi e massimizzare il guadagno: «La nostra capacità, rispetto alle aziende tradizionali - spiega Incondi - è quella di avere autobus pieni grazie alla nostra strategia di prezzi. Ci muoviamo all'interno del range di prezzo che offriamo, dal minimo al massimo, riuscendo a massi-

mizzare il ritorno e i ricavi generati da ogni viaggio».

Flixbus lavora con aziende locali che mettono a disposizione i loro mezzi per il trasporto, brandizzando i pullman e offrendo un servizio comune a tutte le tratte, puntando sulle nuove tecnologie e sulla rete: «Quello che facciamo è unire il mondo tradizionale, quindi la storia, la qualità, l'esperienza delle aziende di autobus con il mondo dell'innovazione digitale e tecnologica. Le aziende con le quali lavoriamo avevano bisogno di un player come Flixbus che fosse in grado di metterle in rete, di portare capacità tecnologiche nell'ambito commerciale, comunicazione, marketing, gestione dei prezzi e servizio al cliente, mentre Flixbus aveva bisogno di tante aziende che, messe in rete, potessero fornire collegamenti in tutte le città che Flixbus aveva pianificato», prosegue Incondi.

Un modello di business che

in partenza dalla nostra città - ora da Como è possibile raggiungere, senza cambi, 10 destinazioni tra Svizzera e Germania, con prezzi di partenza inferiori ai 20 euro, mentre con un cambio si può viaggiare, tra le altre, fino a Amsterdam, Parigi o Berlino - in un'ottica di potenziamento del servizio che, nell'idea di Incondi, dovrebbe abbracciare le attività del nostro territorio: «Le aziende riconoscono il nostro modello come un'opportunità per diversificare il loro business e accedere al mondo tecnologico. In questo momento non abbiamo aziende di Como che lavorano con noi e saremmo felici di poter valutare quelle che volessero entrare nella nostra rete. Ci siamo espandendo a Como e cresceremo ancora di più. Per questo avremo sicuramente bisogno di aziende del territorio. Chi è interessato ci può scrivere, c'è una sezione dedicata a loro sul nostro sito (www.flixbus.it, ndr).



Abbiamo puntato su qualità ed esperienza delle aziende di trasporto. Le abbiamo messe in rete con una piattaforma web



Vogliamo investire e crescere ancora a Como. Pronti a raccogliere offerte di partnership con operatori locali

gioca su un doppio binario, da una parte l'operatività dell'azienda tradizionale locale, dall'altra le nuove sfide del digitale e customer care, gestite dal partner tedesco: «Le aziende di autobus - prosegue Incondi - si occupano del servizio operativo, guidano i mezzi, ne seguono la manutenzione, mentre noi facciamo tutto il resto, pianifichiamo le linee, i collegamenti e la frequenza attraverso studi, analisi e algoritmi. Ci occupiamo della comunicazione, della vendita, del servizio alla clientela, ma anche del concetto di servizio che nessuno immaginava in crescita. La capacità di fare rete insieme all'innovazione generano posti di lavoro, opportunità per tutti e la crescita dei fatturati».

Insieme possiamo capire se ci siano opportunità e quali linee potrebbero coprire». La sede di Milano di Flixbus conta ora circa 70 addetti mentre sono circa 60 le aziende di pullman che ad oggi, in Italia, lavorano con l'azienda tedesca: «Il modello di Flixbus - conclude Incondi - mi ha insegnato l'importanza di fare rete unendo mondi tradizionali con mondi digitali. In questo modo si riesce ad avere un risultato che è superiore alla somma dei due, entrando in mercati che sembravano obsoleti, come quello dell'autobus che nessuno immaginava in crescita. La capacità di fare rete insieme all'innovazione generano posti di lavoro, opportunità per tutti e la crescita dei fatturati».

Da Como verso nord

Le dieci destinazioni dirette dalla stazione di Como S. Giovanni

1. LUGANO
2. LUCERNA
3. ZURIGO
4. WINTERTHUR
5. SCIAFFUSA
6. SINGEN
7. ROTTENBURG AM NECKAR
8. REUTLINGEN
9. TUBINGA
10. STOCCARDA



LA STORIA
La società nata come startup a Monaco di Baviera nel 2011, organizza viaggi in autobus extra-urbani. Conta 120.000 collegamenti al giorno verso 1.000 destinazioni in 20 Paesi

L'AZIENDA
Flixbus è un operatore europeo della mobilità low cost.

IL TEAM
Un team di 1.000 dipendenti: tra Monaco di Baviera, Berlino, Parigi, Milano, Zagabria, Copenhagen

I PASSEGGERI
A bordo degli autobus verdi di Flixbus hanno già viaggiato 60 milioni di persone in tutta Europa.



1. Andrea Incondi, comasco, è responsabile della filiale italiana di Flixbus

2. Un pullman di Flixbus in una città tedesca. La società è stata fondata nel 2011 a Monaco e ha lanciato il suo primo percorso a febbraio 2013 in Germania. Un anno dopo, nel 2014, Flixbus già operava su tutta la rete nazionale. Nell'estate 2015 è stata aperta la sede distaccata a Milano, poi l'ingresso sul mercato francese e olandese. Oggi Flixbus è operativa in 26 Stati

I collegamenti

Da Como a Zurigo Tutti i giorni a 11 euro

Quattro milioni di viaggiatori in Italia nel 2017, oltre 60 milioni in tutta Europa. Sono i numeri di Flixbus, startup tedesca che opera nel business dei viaggi in pullman low-cost a lunga percorrenza, approvata a Como nel giugno 2017 per collegare, a prezzi bassi, la nostra città alle mete svizzere e tedesche. L'azienda tedesca, ad oggi, collega circa 200 destinazioni in Italia, in 17 regioni, mentre in Europa sono 26 i Paesi nei quali opera, per oltre 1.400 destina-

zioni raggiunte, con il progetto di entrare, a breve, sul mercato statunitense. Nella rete di collegamenti, Como ricopre un ruolo di primo piano, nella sua posizione di snodo verso le mete europee. Ad oggi, Flixbus offre 10 destinazioni con partenza dalla nostra città (piazze della stazione di Como San Giovanni) a prezzi iniziali - crescono all'avvicinarsi della data e dei posti liberi - dai 5 ai 19 euro. I collegamenti, giornalieri, mettono in comunicazione Como

con Lugano (5 euro), Lucerna (7,90 euro), Zurigo (11 euro), Winterthur, Sciaffusa e Singen (13 euro), Rottenburg am Neckar, Tubinga, Reutlingen (17 euro) e Stoccarda (19 euro), offrendo prezzi non raggiungibili con spostamenti utilizzando altri mezzi (in media, per un viaggio a Zurigo in treno si spendono 72 euro, mentre in auto, solo di carburante, "vignetta" esclusa, si va dai 24 euro di un'utilitaria, agli oltre 60 di un'auto di lusso). Il 2018 vedrà, nelle prospettive dell'azienda, un ampliamento delle destinazioni raggiungibili da Como e un potenziamento di quelle già esistenti.

Como

REDCRONACA@LAPROVINCIA.IT
Tel. 031 582311 Fax 031 582421

Mario Cavallanti m.cavallanti@laprovincia.it, Stefano Ferrari s.ferrari@laprovincia.it, Paolo Moretti p.moretti@laprovincia.it, Gisella Roncoroni g.roncoroni@laprovincia.it, Michele Sada m.sada@laprovincia.it, Franco Tonghini f.tonghini@laprovincia.it

Treno Como-Varese Prime corse in orario ma pochi passeggeri

Trasporti. Ieri il debutto del nuovo collegamento Da Camerlata alla città giardino in 41 minuti, niente controllo documenti al confine italo-svizzero

ALESSANDRO CAMAGNI

«Oggi è una giornata tranquilla, non ci aspettiamo tanta gente, solo qualche curioso, ma da domani sarà tutto diverso». A parlare è il capo treno del TiLo che sta viaggiando sulla nuova linea "Arcisate - Stabio" che da ieri permette di collegare Como e Varese in soli 41 minuti, attraverso la Svizzera. Dieci fermate, partendo da Albate Camerlata fino a Varese, passando per Como San Giovanni, Chiaso, Balerna, Mendrisio, Stabio, Cantello Gaggiolo, Arcisate e Induno-Olona. Il costo dell'intera tratta (solo andata) è di 6 euro e 80.

Dalle 5 alle 20

L'S40 di metà mattina è deserto, come logico in una domenica fredda, nebbiosa e uggiosa dopo le feste natalizie e immediatamente prima dell'inizio della routine lavorativa. Rimane comunque un ottimo momento per rodare e testare tutta la linea che da domani vedrà lo spostamento di un gran numero di lavoratori sia tra i due capoluoghi

■ Il costo è di 6,80 euro solo andata
Trentasei corse tutti i giorni

di provincia che verso la Svizzera. Si tratta di un potenziamento che ha chiuso il cerchio del "triangolo" ferroviario dell'Insubria, che collega Como con il Canton Ticino e Varese.

Ieri invece il treno ha attirato per lo più curiosi ed ha quindi viaggiato senza alcun tipo di intoppo non facendo registrare nessun ritardo.

Tutte le stazioni sono state raggiunte con puntualità, con treni completamente nuovi, acquistati dalla TiLo, la società a capitale Trenord e SBB (ferrovie Svizzere).

La curiosità della linea riguarda soprattutto il fatto che parta e arrivi in Italia, passando e fermandosi però in Svizzera.

Trentasei corse giornaliere della linea verranno effettuate, 7 giorni su 7, con cadenza oraria dalle 5 alle 20. I controlli doganali sono a discrezione delle autorità, ma nel viaggio inaugurale e in quelli di metà mattinata non sono stati effettuati. Semplicemente un messaggio registrato ricorda ai passeggeri che si sta entrando in territorio elvetico, e bisogna necessariamente essere muniti di documento.

Il convoglio alla stazione di Mendrisio fa una sosta più lunga, per permettere al macchinista di spostarsi sull'altra carrozza motrice, dato che il percorso non è completamente dritto.

Altra ragione è per le coincidenze che si possono prendere

nella città svizzera, ogni mezz'ora infatti è prevista la corrispondenza con la S50 (Bellinzona-Varese) e la S10 (Bellinzona-Como).

Qualche turista

Una tratta riaperta dopo oltre 100 anni non può che essere un debutto storico, e quindi nella giornata di ieri la maggior parte dei viaggiatori erano pensionati, ex lavoratori delle ferrovie che si sono voluti godere il viaggio per scoprire come sono finiti i lavori per il collegamento tra Arcisate e Stabio.

«Una storia affascinante quella delle ferrovie di confine, ci siamo organizzati per vedere un po' com'è e fare qualche foto» dice uno di loro mentre scende a Mendrisio con un gruppo di ex colleghi intenti a parlare di ricordi. Anche durante il percorso si potevano notare alcuni fotografi volenterosi di immortalare l'evento. Insieme a loro, sul treno, anche qualche turista di lingua tedesca, molto probabilmente ignaro del fatto di essere nella giornata inaugurale della linea. Insomma, dopo tutti i test effettuati durante dicembre si può dire "buona la prima" anche se la giornata non offriva particolari spunti. «Con l'arrivo del bel tempo e della bella stagione arriveranno anche molti turisti, è una linea che lavorerà 7 giorni su 7» dice il capotreno mentre si prepara per tornare a Como.

Commissione comunale Si parla di progetti culturali

Oggi, alle 18, a Palazzo Cernezzesi si riunisce la commissione consiliare III. Tra gli argomenti all'ordine del giorno il bilancio e le previsioni dei servizi collegati all'assessorato alla Cultura.

Linea transfrontaliera

«Un servizio in particolare per chi lavora in Ticino»

Oltre alla linea S40, quella che collega Como con Varese, è stata inaugurata anche la linea Varese - Mendrisio - Lugano Bellinzona (S50).

Insieme alla già esistente linea S10 (Albate-Chiaso-Bellinzona) queste costituiscono la struttura dei collegamenti del "triangolo Insubrico" Como - Canton Ticino - Varese.

Si sono aggiunti così altri 82 treni transfrontalieri giornalieri per un totale 122 corse nei giorni feriali (92 nei festivi). A queste vanno aggiunte le 31 relazioni della S11 che collega Milano a Chiaso. In totale 153 treni al giorno di collegamenti tra Italia e Canton-Ticino.

Per quanto riguarda la linea Como - Varese, ci saranno 36 corse giornaliere, 7 giorni su 7, con cadenza oraria dalle 5 alle 20. Il costo della tratta completa è di 6 euro e 48, mentre l'abbonamento mensile 107 euro.

Dal 10 dicembre scorso, inoltre, sono salite a 37 (15 in più) le corse effettuate ogni giorno, festivi compresi, sulla linea S10 già esistente con una corsa ogni 30' tra Bellinzona e Mendrisio e ogni 60' tra Mendrisio e Albate Camerlata dalle 5 alle 24.

«La nuova ferrovia Varese-Mendrisio-Como è una grande opportunità per gli oltre 300mila abitanti che vivono nei territori di confine, ma anche per la mobilità della Lombardia e del Canton Ticino - afferma Cinzia Farisé, amministratore delegato di Trenord e presidente di TiLo - Da oggi offriamo un servizio capillare ogni 30minuti, il treno non ha più paragoni con l'auto, né per costi né per tempi, specialmente per le migliaia di lavoratori che ogni giorno devono affrontare lunghe code alle frontiere». Biglietti e abbonamenti transfrontalieri saranno in vendita attraverso tutti i canali di vendita Trenord.



Il Tilo alla fermata di Como San Giovanni



Ieri carrozza semivuota nel primo giorno della Como-Varese



Il monoblocco dell'ex ospedale Sant'Anna, a Camerlata

E la cittadella cresce Nell'ex Sant'Anna anche le vaccinazioni

Via Napoleona

Al terzo piano del padiglione monoblocco è operativo il centro. Porterà 12.500 accessi l'anno

La cittadella sanitaria in via Napoleona si amplia. Da oggi nel monoblocco dell'ex ospedale Sant'Anna sarà operativo il centro per le vaccinazioni, finora collocato in via Cadorna.

Non una novità di poco conto se si pensa che il centro, a cui si rivolgono le famiglie residenti in città e nei Comuni limitrofi, registra ogni anno 12.500 accessi. L'Asst Lariana conferma così l'impegno per realizzare nel comparto di Camerlata un polo della salute (ha già attivato numerosi servizi e poliambulatori, venerdì prossimo toccherà al Centro servizi per i malati cronici). Lo stesso sindaco **Mario Landriscina** ha rilanciato sul tema nelle ultime ore: «La cittadella potrà portare a breve qualche sorpresa migliorativa, so che ci sono state richieste per raggruppare alcuni enti e sono state soddisfatte. Inoltre credo che l'azienda sociosanitaria abbia in serbo delle modifiche sulla questione dei transiti, in relazione a un maggior utilizzo

del vicino autosilo Val Mulini». Tutto ancora da scrivere, invece, il destino dell'area al di fuori della cittadella, dopo i tentativi di vendita andati a vuoto (i terreni, va ricordato, sono di proprietà della Regione). Era andata a buon fine solo la cessione del padiglione G.B. Grassi, finito nelle mani di Cassa depositi e prestiti, ma lo spazio (oltre 10mila metri quadrati) è tuttora inutilizzato e l'ente ne prevede la dismissione.

Tornando al centro vaccinale attivo da oggi, l'Asst Lariana spiega che gli spazi si trovano al terzo piano del monoblocco. Al momento lo spostamento non riguarda anche l'attività certificativa (si occupa, tra l'altro, del rilascio/rinnovo delle patenti), per questo ambito il trasloco è programmato nella seconda metà di gennaio.

Il Centro vaccinale ha a disposizione 450 metri quadrati, con una dozzina di locali per attività sanitarie e d'ufficio. Ora gli utenti possono trovare attività socio sanitarie e sanitarie in un'unica struttura e accedere ad altri servizi, come la possibilità di consulenze per eventuali situazioni che richiedono l'intervento di uno specialista, la prenotazione di esami e visite al Cup e il Centro prelievi.

Maestre in sciopero Ripresa lezioni a rischio

Oggi

Protestano i docenti
in possesso del solo diploma
Non possono essere inseriti
in graduatoria a esaurimento

Finite le vacanze di Natale i sindacati Anief e i Cobas, insieme ad altre sigle minori, hanno indetto una giornata di sciopero per oggi che interessa gli insegnanti delle elementari. Nel comasco non sono molti gli iscritti ai sindacati non confederali, però il motivo della protesta potrebbe convincere una fetta importante di docenti a non presentarsi in classe. Sono soprattutto gli "ex magistrali" ad essere sul piede di guerra. Il Consiglio di Stato infatti a dicembre in adunanza plenaria ha negato ai docenti in possesso del diploma magistrale conseguito entro il 2002 di essere inseriti nelle graduatorie ad esaurimento, l'anticamera lo scorso anno di tante avvenute assunzioni in ruolo. Questi docenti, appena assunti, devono quindi tornare nel precariato, fare i supplenti e lasciare, se non subito, nei prossimi mesi, le loro cattedre. È in corso una mediazione politica per capire il futuro di questi lavoratori, maestre e insegnanti in forza tutti alle scuole primarie e all'infanzia. In provincia potrebbero essere poco meno di 500 i docenti a trovarsi in queste condizioni. Sul totale dei docenti gli ex magistrali non rappresentano una percentuale maggioritaria, anzi, sono però una componente più che significativa.

S.Bac.

LA PROVINCIA
LUNEDÌ 8 GENNAIO 2018

Le maestre incrociano le braccia

Lo sciopero di oggi coinvolge in provincia un migliaio di insegnanti

Anche Varese e provincia si mobilitano per lo sciopero delle maestre proclamato per oggi da alcune sigle sindacali di base. Non è possibile ipotizzare quali ricadute pratiche possano esserci a livello di singoli istituti, ma occorre tener presente che sono circa un migliaio le insegnanti di materne ed elementari del territorio potenzialmente interessate al blocco delle lezioni indetto per protestare contro la recente sentenza del Consiglio di Stato. Essa nega ai soli diplomati magistrali entro l'anno scolastico 2001-2002 di partecipare alle cosiddette "graduatorie ad esaurimento", in pratica l'unica possibilità per accedere ad una cattedra per quanti non hanno i requisiti per partecipare al concorso. Ciò in forza di una legge del 1998 secondo la quale per insegnare anche nei primi anni della scuola di base occorre la laurea.

Cgil, Cisl, Uil, Snals e Gilda hanno confermato anche per il Varesotto le intese raggiunte a livello nazionale in presenza del ministro dell'Istruzione Valeria Fedeli. In sintesi:

«Salvaguardare l'anno in corso, tutelando la continuità didattica e la serenità di lavoro dei docenti, riaprire la graduatorie d'istituto per permettere l'inserimento dei docenti che, collocati in prima fascia d'istituti, sono stati esclusi dalla seconda fascia, salvaguardare i punteggi acquisiti mediante il servizio svolto in questi anni in forza delle sentenze



La Prealpina 08.01.2018

cautelari, a regime prevedere una norma ad hoc al fine di ricomporre i diritti dei docenti a vario titolo interessati al contenimento in questione».

Ora la parola passa all'Avvocatura dello Stato, alla quale s'è rivolto lo stesso Governo, ma il problema si prospetta di difficile soluzione giuridica a meno di un intervento "su misura" che salvaguardi i 46mila docenti che in tutta Italia si trovano nella situazione di non poter più insegnare proprio in mancanza di una laurea.

Nel frattempo pare si sia ricomposta la vicenda degli stipendi che, dall'inizio dell'anno scolastico, non sono stati ancora pagati ai supplenti. Una protesta si è levata nelle scorse settimane anche nelle scuole del Varesotto, in particolare degli istituti superiori, dove il problema è maggiormente sentito. Dal Ministero hanno fatto sapere che i pagamenti sono in corso da giovedì 4 gennaio e che verranno espletati nel giro di pochi giorni.

Riccardo Prando



Quale futuro per il pronto soccorso gallaratese? (foto Blitz)

Il pronto soccorso scoppia «Investiamo sugli ospedali»

ALLARME Martignoni (Fdl): non puntiamo solo sul centro unico

GALLARATE - Lunghe attese al pronto soccorso. In questi giorni il Sant'Antonio Abate è stato preso d'assalto. Vuoi per l'influenza (che non ha però ancora raggiunto il suo picco), vuoi per la naturale rotazione del personale per le vacanze natalizie, il servizio ha subito dei ritardi. E le proteste sono fioccate. Si può fare qualcosa? Sia per Gallarate, sia per Busto, sia per tutti gli ospedali della provincia di Varese le aziende sanitarie stanno mettendo a punto i correttivi. Intanto, però, non si può far finta che nulla sia successo. A lanciare l'allarme è Giuseppe De Bernardi Martignoni, consigliere comunale, che entra a bomba sull'argomento chiamando in causa il futuro ospedale unico.

«Ecco - dice - non bisogna dimenticare i nostri ospedali, pensando che poi arriverà una struttura mo-

derna e funzionale. Ma quando? I tempi di realizzazione vengono ipotizzati in sei-sette anni. Ora bisogna mettere mano all'esistente per far sì che sia davvero adeguato alle aspettative del territorio». Si dirà che Martignoni si fa campagna elettorale su questo argomento, visto che è dato tra i potenziali candidati al consiglio regionale per Fratelli d'Italia. Ma lui non se ne cura. «A me interessa stare dalla parte della gente». Anche perché, «ormai non parla più nessuno». Il suo riferimento è al centrosinistra: «In altri tempi quel che è successo al pronto soccorso sarebbe stato al centro di dure proteste politiche. Adesso,

invece, nessuno vuole sbilanciarci. Il Pd è impegnato a gestire la sua politica da salotto e non ascolta più le persone. Per loro esiste solo la fedeltà al capo, non ci sono più né idee né proposte».

«Bisogna mettere mano all'esistente per far sì che sia adeguato alle aspettative»

Resta da capire, però, come si possa tamponare l'emergenza pronto soccorso, aspettando che entri in funzione (se mai accadrà) il nuovo polo unitario. La segnalazione di Martignoni è rivolta al Comune ma soprattutto alla Regione, affinché stabilisca un adeguato piano di potenziamento nel periodo delle feste e non dimentichi due strutture fondamentali per il territorio come gli ospedali di Busto Arsizio e di Gal-

larate. Da ciò nasce l'auspicio del consigliere comunale: «Bisogna investire sul Sant'Antonio Abate». I tempi non sono tra i più propizi ma, secondo Martignoni, non bisogna lasciare il presidio gallaratese in abbandono. «Riflettiamo su ciò che è avvenuto in questi giorni e sulle tante altre segnalazioni degli utenti sulla sanità, Gallarate non può essere penalizzata solo perché bisogna attendere la nascita di un ospedale unico, del quale non ci conosce con sicurezza il destino». L'allarme del rappresentante di Fratelli d'Italia diventa, perciò, il grido di tutta una città. Riusciranno la politica e l'organizzazione della sanità a rispondere a questo sollecito? Il 2018 sarà decisivo per sapere se l'appello non cadrà nel vuoto.

Silvestro Pascarella

Saldi, partenza senza slanci

Poca gente per le strade. Gli operatori: «Servono attività di forte richiamo»

VARESE - Un inizio senza troppo entusiasmo per il primo weekend di saldi: complessivamente le vendite nei negozi del centro hanno tenuto venerdì e sabato, ieri invece, giornata difficile. Tutti gli operatori interpellati, però, non si perdono d'animo e sono concordi nel dire che il fine settimana appena concluso, così a ridosso delle festività, non è indicativo. Per fare una reale valutazione, bisognerà attendere i prossimi giorni, quando la vita cittadina tornerà a pieno ritmo.

Ieri mattina corso Matteotti appariva deserto, poca gente in giro anche nelle altre vie, niente a che vedere con gli affollamenti registrati nei centri commerciali. Ma il potere d'acquisto sembra essere in risalita. Ne è convinto Marco Risi, titolare di sette negozi tra il centro città e Gavirate: «Questi ultimi hanno tenuto rispetto all'anno passato, mentre invece in centro abbiamo avuto il 15% in meno di vendite con un afflusso diminuito del 23%. In sostanza, questo significa, però, aver venduto un 8% in più».

Non solo le vacanze ancora in corso: ad influire sui primi giorni di saldi sono stati anche il brutto tempo («la gente esce di casa malvolentieri o confluisce nei centri commerciali»), e il cambio degli stili di vita. Questo dato è chiaro a Giorgio Angelucci, che, in qualità di presidente Ascom, ha sottomano i dati che provengono da vari settori: «Tengono viaggi, ristorazione e alimentari, ma i beni di consumo nell'abbigliamento e accessori sono stati in calo fin da Natale. Speriamo nei prossimi giorni, per il momento c'è stato meno interesse rispetto al solito. Il dato non riguarda solo Varese, a Milano pare che ci sia stato il deserto finora».

Anche l'e-commerce, ovvero gli acquisti online, rientrano nelle concause: «Per la prima volta, questo fatto è stato evidente anche qui da noi. La gente compra su internet ed esce solo se attirata da eventi di grosso richiamo, eventi particolari, che non si trovano altrove. Allora le persone tornano in centro e ridiventano potenziali clienti, perché, a quel punto, entrano in negozio, soprattutto se l'offerta è di qualità, cosa che fa sempre la differenza in una città con un target medio-alto come la nostra» ammette Paolo Ambrosetti, titolare di un'attività commerciale e portavoce del comitato Diamoci Una Mano Varesini.

Ad essere attrattive possono essere promozioni come il BlackFriday, «durante il quale moltissima gente si è riversata a fare compere: anche i saldi sono potenzialmente attrattivi, proprio perché si tratta di un evento speciale».

E questa parola serve anche per tracciare un bilancio a caldo sulla gestione delle iniziative: «Ci vuole una persona in Comune, che per forza di cose non può essere direttamente e soltanto l'assessore alle attività produttive e al commercio, che sia deputata a calendarizzare e a lanciare eventi durante tutto l'anno, che sia il Natale, la festa del papà o altro. Il tutto con i tempi giusti, in modo che due volte al mese a Varese ci siano attività speciali: penso alle luci di Leggiuno e a quanti visitatori esse hanno attirato».

Elisabetta Castellini



Partenza in sordina per i saldi (foto Blitz). Ieri, forse complice la pioggia, il centro è apparso per molte ore deserto. Ma i negozianti non si perdono d'animo

ARCISATE - STABIO		Partenze	Departures	04:46	FPS
1	ARCISATE - STABIO	04:46	04:46	04:46	04:46
2	ARCISATE - STABIO	04:46	04:46	04:46	04:46
3	ARCISATE - STABIO	04:46	04:46	04:46	04:46
4	ARCISATE - STABIO	04:46	04:46	04:46	04:46
5	ARCISATE - STABIO	04:46	04:46	04:46	04:46

VARESE - Il biglietto fatto in Italia è diverso da quello emesso oltre frontiera. Il costo della corsa, ovviamente, non cambia, è il ticket appunto che differenzia i due paesi. Il biglietto acquistato in Lom-

Stesso prezzo ma biglietto diverso
bardia deve essere timbrato in stazione prima di salire sul treno; quello svizzero no. E inoltre, il primo ha validità sui treni regionali e su quelli su-

no i riferimenti, sia su Internet che telefonici, per avere maggiori informazioni sulle nuove linee ferroviarie. Sono segnalati quindi gli orari e i tempi di percorrenza da Varese alle altre destinazioni.



Ore 5: fischia il primo treno «Che bello andare a Lugano bere un caffè e tornare a casa»

leri il debutto della ferrovia che unisce Varese alla Svizzera

VARESE - Due 5 per la corsa che entrerà nella storia. Quello dell'ora (5,00) e il numero del binario di partenza alla stazione di piazzale Trieste. Piove su Varese. A Mendrisio, dove il nuovo treno arriverà dopo 21 minuti, nemmeno una goccia. Si chiama Tilo, dal nome della società mista tra Trenord e Ferrovie svizzere, il convoglio che fa il pendolo tra i due paesi. Ieri mattina, il primo viaggio ufficiale. Il vero debutto. Mancano però i passeggeri (a Varese). I primi due - fratello e sorella, sessantenni - saliranno a Induno Olona. Ma le carrozze non sono vuote: c'è il direttore di Tilo, Denis Rossi, accompagnato da una quindicina di dipendenti, tutti entusiasti di sperimentare qualcosa a cui hanno lavorato, in termini di programmazione del servizio, per anni, e c'è il direttore pianificazione e personale di Trenord, Giorgio Spadi. Sulla banchina è un tripudio di foto con i telefonini. Fischia il treno. Si parte. E qui comincia l'avventura dell'Arcisate-Stabio che sarebbe quasi più corretto - considerati i tragitti - chiamare la Varese-Mendrisio-Como (linea S 40) e Varese-Lugano-Bellinzona (S 50). Il capotreno è una donna di 29 anni, occhi blu, Michela Mancino. Emozionata? Annusce. Deve gestire l'affluenza dei passeggeri. Neanche il tempo di accomodarsi che il Tilo - quattro vetture,



che corrispondono a carrozze un po' più lunghe delle classiche, capienza di 200 posti a sedere e altrettanti in piedi - raggiunge in un soffio, 240 secondi, la prima fermata: Induno Olona. Salgono i primi viaggiatori: Maurizio e Renata Radaelli. Vengono accolti da un fragoroso applauso. «Eravamo curiosi di viaggiare su questo treno. A Mendrisio cambiamo, prendiamo quello per Lugano, ci facciamo un giretto, beviamo un caffè, e poi torniamo indietro». Dopo Induno, le stazioni di Arcisate e Gaggio, in 13 minuti, eccolo al confine. L'altoparlante avverte che serve un documento di identità valido e che per merci da dichiarare, occorre compilare un formulario. Dove si trova, chi lo distribuisce? Va richiesto in stazione, quando si scende.

Per il viaggio inverso, dal Ticino a Varese, l'avviso è di non portare con sé merci o denaro contante da dichiarare. In realtà, spiegano poi a bordo, non c'è un divieto, il sistema è lo stesso degli svizzeri: arrivati in stazione, si fa la pratica. Stabio e quindi Mendrisio: la prima corsa è arrivata allo smodo, sul passante S 40 e S50, che permette di proseguire verso Lugano e Bellinzona. E Zurigo: grazie a coincidenze studiate per favorire le lunghe tratte, da Varese si raggiunge la capitale finanziaria della Svizzera in due ore e 49 minuti (con un solo scambio appunto a Mendrisio). Il convoglio d'esordio prosegue quindi verso Balerna, Chiasso e rientro in Italia a Como, alle 5,47, e Camerlata, il capolinea, alle 5,53. Il ritorno - la prima corsa dunque in direzione Varese - fa le stesse

fermate. Passeggeri? Tre, salgono a Chiasso e scendono a Stabio. Sono due ragazzi e una ragazza, tutti ventenni, ignari di viaggiare su un convoglio al debutto. La tratta interna ticinese, Chiasso-Mendrisio-Stabio, già c'era, non come Arcisate-Stabio o meglio come S 40. Che cosa ci fanno i tre in giro all'alba? Hanno trascorso la notte a Milano, «eravamo ad una festa». Non sembrano assonnati. Sono lucidi. Il treno entra in Italia e ricomincia a piovere. Il macchinista è un quarantenne. Riccardo Varesio. La stazione che poco più di un'ora prima era deserta, ora vede arrivare i primi passeggeri. Vanno a Milano. La biglietteria è aperta: un uomo chiede informazioni proprio sulla nuova linea. «Posso arrivare anche a Porto Ceresio?». Distesi sul pavimento, agli angoli del salone d'ingresso, dormono sei senzatetto, avvolti in grosse coperte. Ma questa è un'altra storia. La giornata del Tilo è appena cominciata. In programma 80 treni, fra andata e ritorno. Avrà successo? Tutti sono pronti a scommettere di sì: si affrettano, il postamento sono brevi e i costi, soprattutto per ciò che riguarda gli abbonamenti, non esorbitanti se si considera il chilometraggio (con tragitto transfrontaliero). Il binario sembra essere quello giusto.

Pasquale Martinoli



Viaggiatori d'esordio due fratelli indunesi. Al ritorno tre ragazzi ticinesi

A Gaggio senza fare dogana ma l'altoparlante mette in guardia

«Ci aspettiamo 4.000 passeggeri al giorno»

Previsioni sull'utenza dopo la fase di rodaggio. A giugno il collegamento con Malpensa



Il direttore della società Tilo, Denis Rossi, ha viaggiato sulla prima corsa da Varese a Mendrisio. (Foto: Bnt)

VARESE - È la domanda che s'aspetta. «Quanti passeggeri prevedete di media al giorno?». Denis Rossi, direttore di Tilo, la società delle due ferrovie (italiana e svizzera) che gestisce la linea diretta da Varese a Mendrisio, con corso fino a Como e alcune fino a Bellinzona senza cambiare, fa una premessa: «Siamo abituati a fare stime, ma in questo caso è davvero molto difficile perché partiamo da zero con questo collegamento, non abbiamo precedenti di riferimento». Ma la previsione comunque c'è: «Superata la fase di rodaggio, pensiamo di poter trasportare 4.000 passeggeri al giorno». Frontalieri soprattutto. Ma non solo. «Da Varese a Como in 41 minuti e ad un costo competitivo: un servizio così dovrebbe riscuotere un buon successo». Non è stato facile «allacciare» la linea svizzera, che viaggia a 15.000 di

tensione, con corrente alternata, a quella lombarda che funziona a 3.000 in corrente continua. Il pantografo, che capta l'energia elettrica dalla linea aerea, si alza e si abbassa per adeguarsi ai due sistemi. E da giugno la nuova ferrovia verrà prolungata fino all'aeroporto di Malpensa: è già ufficiale, è stampato anche sugli opuscoli degli orari. Soddisfazione e ottimismo anche dal presidente di Tilo e amministratore delegato di Trenord, Cinzia Farissè: «La nuova ferrovia Varese-Mendrisio-Como è una grande opportunità per gli oltre trecentomila abitanti che vivono nei territori di confine, ma anche per la mobilità della Lombardia e del Canton Ticino. Da oggi (ieri *Ndr*) offriamo un servizio capillare, ogni 30 minuti. Il treno non ha più paragoni con l'auto, né per costi, né per tempi,

specialmente per le migliaia di lavoratori che ogni giorno devono affrontare lunghe code alle frontiere». Ieri, anche la riattivazione della linea Porto Ceresio-Varese-Milano. Capitolo biglietti: Varese-Mendrisio 6,20 euro (solo andata); Varese-Como 6,40; Varese-Lugano 10 euro. Orari: la linea da Varese a Como, via Mendrisio, prevede nei feriali una corsa ogni 30 minuti dalle 5 del mattino e una ogni ora dalle otto alle undici di sera; quella diretta a Bellinzona altrettanto, con alcune corse che richiedono però il cambio a Mendrisio. Per promuovere la nuova ferrovia, è prevista, sabato 20 gennaio, una giornata di corse interamente gratuite. Nelle stazioni ci saranno le hostess, ai passeggeri verranno offerti regali.

P.M.



La partenza del treno alle 5 dalla stazione di Varese con il personale di Silo che sale in carrozza. Nel riquadro il primo biglietto stampato e a sinistra i primi due viaggiatori della nuova linea ferroviaria, saliti a Induno Olona e diretti a Lugano. (Foto: Bizz)

Sindaci sulle banchine

Jenny Santi tiene a "battesimo" la corsa da Porto Ceresio

ARCISATE - Su uno dei treni partiti ieri mattina dalla nuova stazione di Arcisate sale una donna che ha appena terminato il lavoro e torna a casa a Gallarate. È tra i primi viaggiatori pendolari in questa giornata festiva, che passerà alla storia dei trasporti in Valceresio per l'avvio del servizio commerciale sulla nuova linea internazionale Arcisate-Stabio e per la riattivazione della Varese-Porto Ceresio. Sinora ha dovuto raggiungere Varese con gli autobus sostitutivi, ma ricorda quando ad Arcisate arrivava con il treno. Nei primi tempi dopo la chiusura della ferrovia, nel dicembre del 2009, arrivando in pullman nella stazione di Arcisate, poi abbattuta, si trovava un cartello che informava che la nuova ferrovia sarebbe stata pronta nel giugno del 2012. Ci sono voluti cinque anni di più, ma il traguardo è stato raggiunto. Nelle nuove stazioni di Induno Olona, Arcisate, Cantello-Gaggiolo, costruite a ponte sulla trincea dei binari della linea che collega Varese al Canton Ticino ed in quelle ristrutturata di Bisuschio e Porto Ceresio, sulla tratta che raggiunge il lago di Lugano, ieri erano più numerose le persone mosse dalla curiosità, venute ad informarsi sulle modalità del servizio o a compiere un breve viaggio alla scoperta della nuova linea, che quelle che dovevano raggiungere una destinazione. Sul primo treno partito da Porto Ceresio alle 5.16 sono saliti il sindaco Jenny Santi insieme ad una decina di suoi concittadini, mentre ad Arcisate, nella mattinata, il sindaco Angelo Pierobon ha seguito le partenze sulla banchina della nuova stazione, come hanno fatto Marco Cavallin ad Induno e Giovanni Resteghini a Bisuschio.



Il sindaco Jenny Santi con alcuni concittadini alla corsa delle 5.16 (R2)

Ci sono opere da completare, per esempio nella stazione di Arcisate è stato aperto anche il passaggio da via Torini, ma è ancora da

asfaltare. Nelle nuove stazioni sono aperti i bar, che hanno offerto il caffè. Dalla prossima settimana venderanno i biglietti, che per il momento si fanno sul treno. Saranno in vendita attraverso tutti i canali Trenord biglietti ed abbonamenti transfrontalieri, che permettono di viaggiare tra Lombardia e Canton Ticino con un unico titolo di viaggio. Le impressioni raccolte nelle sta-

zioni sono positive. Giulio Morandi di Brusimprano, che da Porto Ceresio è arrivato alla stazione di Arcisate per rendersi conto del servizio, dice: «È un'opera che attendiamo da anni, importante anche per i collegamenti con Como». Nella stazione di Induno, Filippo Mazzeo di Bisuschio s'informa sul servizio per raggiungere Milano. Gli indonesi Rosangela Caprioli e Stefano Cavazzio con l'amico Osvaldo Rucco di Lecce salgono su un treno diretto a Mendrisio per andare poi a Lugano.

Dopo la giornata festiva, con un numero ridotto di corse, da oggi sui treni saliranno i pendolari: studenti e lavoratori, tra i quali i frontalieri diretti in Canton Ticino. Le prime settimane consentiranno di verificare la situazione per quanto riguarda i posti auto nei nuovi parcheggi. La stazione di Arcisate è in pieno centro paese. Pierobon osserva: «C'è il vantaggio che molti la possono raggiungere a piedi. Certo i parcheggi servono anche a quanti devono recarsi in negozi ed uffici, ma oltre ai 90 posti del nuovo piazzale della stazione ed alla cinquantina che si aggiungeranno nelle aree ricavate sulle vie Cavour e Crucignola, a poca distanza ci sono anche i parcheggi del parco Lagozza, del piazzale antistante il supermercato Tigros e, con l'eccezione del giovedì mattina giorni di mercato, quelli nei piazzali delle Repubblica e dei Filarmonici».

Roberto Sala

Tanti i presenti solo per curiosità. Dopo anni di bus sostitutivi il ritorno sui binari

I bar delle stazioni hanno offerto il caffè. Oggi la prova del nove con i pendolari

TRA LOMBARDIA E TICINO

Le due nuove linee

ARCISATE - (rs.) È dunque iniziato ieri il servizio commerciale sull'Arcisate-Stabio, la nuova linea internazionale tra Italia e Svizzera, che collega Varese con Mendrisio, Lugano e Bellinzona, aprendo una "porta" per il nord Europa, ma anche con Como.

Con l'Arcisate-Stabio nascono due nuove linee tra Lombardia e Canton Ticino. Sono la S50 Varese-Mendrisio-Lugano-Bellinzona e la S40 Como-Mendrisio-Varese, che dal 10 giugno verrà prolungata fino all'aeroporto internazionale di Malpensa. Da Bellinzona e Lugano si potrà raggiungere l'aeroporto in treno con cambio a Mendrisio. Si affiancano alla S10 Bellinzona-Chiasso-Albate Camerlata, sulla quale il servizio è stato potenziato dal 10 dicembre scorso.

Su queste linee il servizio è effettuato con treni Tilo, società della quale detengono il 50% ciascuno Trenord e Ferrovie Federali Svizzere. Sul territorio italiano i treni sono gestiti da Trenord, nell'ambito del contratto di servizio con Regione Lombardia. Saranno complessivamente ben 153 i treni che, tutti i giorni feriali, collegheranno Italia e Svizzera nel triangolo Varese-Mendrisio-Como.

Con la riattivazione della Varese-Porto Ceresio, dopo un intervento di ammodernamento infrastrutturale e tecnologico, i treni hanno ripreso a viaggiare da Milano Porta Garibaldi alla stazione capolinea sul lago di Lugano: un treno ogni ora in entrambe le direzioni a servizio della Valceresio.



Tutte le fermate del lungo cantiere

Inizio nel dicembre del 2009 e stop dopo quattro anni a causa di terre contenenti arsenico

ARCISATE - Se l'idea di collegare la rete ferroviaria italiana a quella elvetica, realizzando un nuovo tratto di binari da Arcisate a Stabio in Canton Ticino, venne già negli anni immediatamente successivi all'attivazione, nel 1894, della tratta Varese-Porto Ceresio, si cominciò a riparlare quasi un secolo dopo. L'Associazione svizzera dei trasporti avanzò una proposta in tal senso nel 1987, che fu rilanciata in Italia. Dopo l'apertura del nuovo aeroporto di Malpensa, da studi e convegni si è passati ai fatti.

La prima pietra venne posata, con una cerimonia ad Arcisate, il 24 luglio del 2009. In dicembre transitò l'ultimo treno sulla vecchia ferrovia e l'anno successivo si aprirono i cantieri dell'opera realizzata da Rete Ferroviaria Italiana, con la direzione lavori di Italferr.

Per i problemi relativi allo smaltimento delle terre contenenti arsenico presente in natura, a settembre del 2013 i cantieri vengono fermati quando si era a metà dell'opera. Gli svizzeri inaugurano il 26 novembre 2014 il tratto nel loro territorio, da Stabio a Mendrisio.

L'anno di svolta in Italia è stato il 2015. Il 9 giugno viene affidato il nuovo appalto alla Salcef di Roma ed il 3 agosto arriva in visita il nuovo ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, che promette che i treni cominceranno a viaggiare al massimo nel 2018.

E siamo a quanto avvenuto nell'anno che si è da poco concluso. Delrio è tornato per l'abbattimento del diaframma della galleria di Induno il 30 maggio 2017, 19 maggio si è verificato un incidente: è caduta un'enorme gru che stava posando una della cam-

pate del viadotto della Bevera per fortuna senza che nessuno resti ferito. Il 12 luglio è stato quindi abbattuto l'ultimo diaframma della galleria della Bevera. Lo scorso 22 dicembre un treno con le autorità - lo stesso ministro con il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni e la presidente della Confederazione elvetica, Doris Leuthard ha compiuto il viaggio inaugurale da Varese a Mendrisio. Ieri, il debutto ufficiale con i passeggeri. Prima corsa alle ore dalla stazione di Varese. Dopo nove anni, sulla linea sono arrivati i treni.



La nuova stazione di Induno e la numerosa affluenza ieri anche solo per chiedere informazioni. A sinistra, il capotreno della prima corsa da Varese (Foto: Bizz)