



## LINEA MILANO – ERBA - ASSO DELLE FERROVIE NORD MILANO

Trovi questo punto di interesse in Canzo - Percorso 1 - Tappa 5

### DESCRIZIONE

(a cura di Salvo Bordonaro, Roberto Ghioldi)

Canzo ed Asso sono al centro della rete delle “Nord”. Anche se geograficamente questa affermazione può sembrare stonata, in realtà non lo è affatto, almeno da un punto di vista storico.

La decisione di portare il treno verso l’alta Brianza nasce infatti ai primordi di quel complesso di binari che diverrà nel tempo una delle reti di trasporto locale più importanti d’Italia.

Essa, prima di assumere la celeberrima denominazione di “*Ferrovie Nord Milano*” (1883), si chiamava infatti “*Società Anonima delle Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba*” e proprio su questi due tronconi il suo fondatore - l’ingegnere belga Albert Vaucamp - ebbe a dare inizio a questo esercizio ferroviario, rivelatosi poi tanto prezioso per l’economia, la cultura e lo sviluppo di grandi porzioni della terra lombarda.

Il progetto specifico (con capolinea a Erba-Incino) venne redatto dagli ingegneri Bianchi e Campiglio ed il primo treno giunse nella città brianzola il 31 dicembre del 1879, presso una stazione che ora non c’è più.

L’attuale scalo di Erba è infatti diverso dall’originale, in quanto la prosecuzione della ferrovia fino a Canzo-Asso ne comportò la completa ricostruzione in un luogo diverso, seppur non molto distante.

L’idea di proseguire fino alla Valassina venne lungamente dibattuta ed attuata solo negli anni ’20 dello scorso secolo (anche a causa della Grande Guerra), nel momento di maggior espansione della rete FNM.

Il tronco venne inaugurato il 15 giugno del 1922 dopo appena due anni di lavoro. Un risultato davvero prestigioso se si considera l’impegno costruttivo rappresentato dalle numerose opere d’arte tra cui - allora - la galleria più lunga di tutta la rete FNM, il ponte sul torrente Lambro ed un tracciato decisamente acclive per tutta la sua lunghezza.

Il capolinea di Canzo-Asso e le fermate intermedie di Canzo, Caslino d’Erba, Pontelambro - Castelmarte e Lezza - Carpesino vengono quindi a coronare un ambizioso progetto di infrastrutturazione iniziato molti decenni addietro, auspicabilmente destinato a durare ancora a lungo vista la sua insostituibile funzione di cordone ombelicale su Milano.

E pensare che si tratta di una “incompiuta”, in quanto nelle intenzioni sarebbe dovuto giungere fino a Bellagio. Ma se quest’ultima non se ne curò più di tanto, sorrisero invece Canzo ed Asso che si ritrovarono nel ruolo inatteso di capolinea di quei flussi turistici che la Bella Epoca dispensò generosamente almeno fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale.

Nel 1929 tutta la tratta venne dotata di elettrificazione da linea aerea e le vecchie vaporiere lasciarono definitivamente il posto alle fiammanti elettromotrici delle serie EB 700 e vetture rimorchiate che con una lunga serie di varianti e discendenze hanno garantito i servizi fino all’avvento dei moderni complessi TAF e TSR al giungere del nuovo millennio e che ancora oggi dominano incontrastati i servizi passeggeri lungo tutta la tratta ora gestita dalla TRENORD. La stazione di Canzo (ora fermata) ed il capolinea di Canzo-Asso vennero edificate in occasione del prolungamento della linea nei primi anni ’20 dello scorso secolo. Seppur con differente enfasi secondo la loro gerarchia funzionale, entrambe presentano i canoni stilistici di un sobrio ed elegante Liberty che bene esprimeva la dignità ed importanza del servizio pubblico ferroviario.