

0771



SEZIONE CULTURA FERROVIARIA

RICERCA STORICA
FERROVIA VALMOREA

a cura di: Dario MONTICELLI

CAPITOLO I.

NECESSITÀ DEI TRASPORTI IN ITALIA DOPO IL 1861

IL 17 MARZO 1861, LA CAMERA DEI DEPUTATI PROCLAMA L'UNITÀ D'ITALIA E RICONOSCE IL TITOLO DI RE A VITTORIO EMANUELE II. IL NUOVO STATO CONTAVA CIRCA VENTIDUE MILIONI D'ABITANTI CHE, PER LA PRIMA VOLTA DOPO PIÙ DI UN MILLENNIO, SI PREPARAVANO A COABITARE SOTTO LO STESSO TETTO E LA MEDESIMA LEGGE. DI ESSI UNA BUONA MAGGIORANZA VIVEVA D'AGRICOLTURA, CHE TUTTAVIA, IL PIÙ DELLE VOLTE, ERA INSUFFICIENTE A SODDISFARE I PIÙ ELEMENTARI BISOGNI DI SUSSISTENZA, A CAUSA DELL'ARRETRATEZZA DEI SISTEMI DI COLTIVAZIONE. SE DAL PUNTO DI VISTA AGRICOLO IL NOSTRO ERA UN PAESE POVERO, ANCHE IN CAMPO INDUSTRIALE LE COSE NON ANDAVANO CERTAMENTE BENE. L'ITALIA SOFFRIVA DI UN ENORME RITARDO TECNOLOGICO NEI CONFRONTI DEGLI ALTRI PAESI EUROPEI, DOVUTO A DECENNI DI DIVISIONE POLITICA. IL PILASTRO ECONOMICO ERA RAPPRESENTATO DALLA SETA CHE TUTTAVIA NON POTEVA ESSERE CONSIDERATA UN'INDUSTRIA A PIENO TITOLO, POICHÉ LEGATA A METODI DI PRODUZIONE ARTIGIANALI. PER IL RESTO, IL CAMPO DELLA MECCANICA ERA ANCORA INESISTENTE, A CAUSA ANCHE DELLA POVERTÀ DI MATERIE PRIME NEL NOSTRO SOTTOSUOLO, MENTRE I POCHI MACCHINARI NECESSARI VENIVANO COMMISSIONATI ALL'ESTERO. A QUESTI MOTIVI DI DEBOLEZZA CHE FACEVANO DELL'ITALIA LA PARTE AGRICOLA E SOTTOSVILUPPATA DELL'EUROPA, SI AGGIUNGEVA UN PESANTE DISSESTO FINANZIARIO. IL NUOVO STATO DOVEVA ACCOLLARSI, INFATTI, DA UN LATO GLI ENORMI DEBITI CONTRATTI PER LE GUERRE DI LIBERAZIONE, DALL'ALTRO, OLTRE A TUTTI I PASSIVI DI BILANCIO EREDITATI DALLE VECCHIE AMMINISTRAZIONI, ANCHE IL COMPITO DI UNIFICARE I VARI SISTEMI MONETARI E I CRITERI DI RISCOSSIONE DELLE TASSE.

DI FRONTE AD UNA COSÌ DIFFICILE SITUAZIONE, LA NUOVA CLASSE DIRIGENTE COMPRESSE SUBITO CHE UNO DEI RIMEDI CHE AVREBBE PERMESSO ALLA NAZIONE DI POTER SUPERARE QUESTA CONDIZIONE D'ARRETRATEZZA, E CHE QUINDI AVREBBE DATO LINFA VITALE PER LO SVILUPPO ECONOMICO, SAREBBE STATO QUELLO DI INCENTIVARE LA COSTRUZIONE DI VIE DI COMUNICAZIONE, PRESSOCHÈ INESISTENTI SUL TERRITORIO, IN MODO DA UNIFORMARE L'ITALIA CON GLI ALTRI STATI EUROPEI. E' TIPICO DI QUESTO PERIODO QUINDI, IL SORGERE DI NUMEROSE SOCIETÀ CON IL COMPITO DI CREARE E SVILUPPARE I PRIMI COLLEGAMENTI INTERCOMUNALI, CON MEZZI DI LOCOMOZIONE CHE LA TECNICA DEL TEMPO CONSENTIVA.

PER QUANTO RIGUARDA LA LOMBARDIA, DUE TAPPE FONDAMENTALI NELL'EVOLUZIONE DEI TRASPORTI IN TAL SENSO, FURONO RAGGIUNTE CON LE APERTURE: NEL 1876 DELLA TRANVIA A CAVALLI MILANO-MONZA E NEL 1877 DELLA TRANVIA MILANO-SARONNO.

CAPITOLO 2. NASCE L'IDEA DI COLLEGARE MILANO AL SAN GOTTARDO VIA SARONNO

IL 5 GENNAIO 1874, L'ING. CAMPIGLIO UNITAMENTE ALL'ING. VAUCAMPS, ALL'ING. BIANCHI E AL DOTT. GRILLONI, PRESENTA IL PROGETTO PER LA COSTRUZIONE DI UN TRONCO FERROVIARIO TRA MILANO E SARONNO, QUALE PARTE DELLA LINEA D'ACCESSO ALLA FERROVIA DEL SAN GOTTARDO, IN DIRAMAZIONE, NELLA SUA CONCEZIONE ORIGINARIA, DALLA LINEA MILANO-RHO.

L'ING. CAMPIGLIO SI ERA GIÀ POSTO ALL'ATTENZIONE DEI FUNZIONARI DEL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI NEL 1869, PROPONENDO IN QUELL'OCCASIONE LA REALIZZAZIONE DI UN TRIPLICE COLLEGAMENTO FERROVIARIO TRA: SARONNO E MILANO, SARONNO E COMO, SARONNO E VARESE. IL PROGETTO NON EBBE SUCCESSO E DECADDE SOPRATTUTTO A CAUSA DELLA RILUTTANZA DEI FINANZIATORI DELL'EPOCA E PER LO SCETTICISMO DIMOSTRATO DALLE AUTORITÀ.

MIGLIORE SORTE EBBE INVECE IL PROGETTO DEL 1874. LA CONVENZIONE PER LA CONCESSIONE DI TALE TRONCO FERROVIARIO VENNE SOTTOSCRITTA TRA I PRESENTATORI E L'ALLORA MINISTRO DELLE FINANZE, MARCO MINGHETTI, E DEI LAVORI PUBBLICI, SILVIO SPAVENTA, IN DATA 5 DICEMBRE 1875. LA LEGGE CHE APPROVAVA DETTA CONVENZIONE, RECANTE IL N° 3140, VENNE FIRMATA DALL'ALLORA RE VITTORIO EMANUELE II IN DATA 21 MAGGIO 1876.

LEGGE

che approva la Convenzione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Milano a Saronno.

21 maggio 1876 — N. 3140 (serie 2^a)

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

ARTICOLO UNICO.

È approvata la Convenzione sottoscritta il 5 dicembre 1875 tra i ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori Alberto Vaucamps, ingegnere Ambrogio Campiglio, ingegnere Emilio Bianchi e dottor Giuseppe Grilloni, per la concessione ai medesimi di una strada ferrata che, staccandosi dalla linea attuale Milano-Rho a metri 4620 dalla stazione di Milano, raggiunga la borgata di Saronno.

Ordiniamo che la presente, munita del Sigillo dello Stato, sia inserita nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Dato a Roma, addì 21 maggio 1876.

VITTORIO EMANUELE

(Luogo del sigillo)

r. il Guardasigilli
MANCINI

G. ZANARDELLI
DEPRETIS

IL CAPITOLATO DI COSTRUZIONE PREVEDEVA CHE I CONCESSIONARI DELLA FERROVIA DOVESSERO PRESENTARE I DISEGNI PARTICOLAREGGIATI DEL PROGETTO E CHE I LAVORI SAREBBERO COMINCIATI ENTRO DUE MESI DALLA DATA D'APPROVAZIONE DEGLI STESSI. IL TERMINE PER L'ULTIMAZIONE VENNE STABILITO IN DICIOOTTO MESI DALLA DATA D'INIZIO. FU DATA INOLTRE LA FACOLTÀ AI CONCESSIONARI, PREVIA AUTORIZZAZIONE DEL GOVERNO, DI PROSEGUIRE CON I BINARI VERSO IL CENTRO DI MILANO, SENZA DERIVARSI DALLA FERROVIA MILANO-RHO, COME PREVISTO DAL PROGETTO ORIGINARIO, E DI COSTRUIRE UNA PROPRIA STAZIONE TERMINALE.

IL 22 MARZO 1879 VENIVA INAUGURATA LA FERROVIA MILANO-SARONNO. NEL DISCORSO CELEBRATIVO TENUTO NEL CORSO DELLA CERIMONIA, L'ALLORA SINDACO DI MILANO, CONTE BELLINZAGHI, RAMMENTÒ ESPPLICITAMENTE COME LA MILANO-SARONNO S'INSERISSE NEL PIÙ AMPIO DISEGNO DEL COLLEGAMENTO DEL CAPOLUOGO LOMBARDO CON LA LINEA DEL SAN GOTTARDO. CIÒ DIMOSTRA QUANTO DIBATTUTA E RITENUTA IMPORTANTE FOSSE LA QUESTIONE DELL'ALLACCIAMENTO AL GRANDE TRAFORO ALPINO. COMMENTA A PROPOSITO GIOVANNI CORNOLO' NEL SUO LIBRO DEDICATO AI CENTO ANNI DELLA FERROVIE NORD MILANO:

"...STUPISCE CHE IL CONTE BELLINZAGHI SOTTOVALUTASSE IL FATTO CHE L'ALTRA FERROVIA DA MILANO, VIA MONZA, ATTESTATASI AD ALBATE-CAMERLATA NEL 1859 ED A COMO NEL 1875, GIÀ ALLA FINE DEL 1876, QUANDO CIOÈ I LAVORI PER LA NUOVA MILANO-SARONNO NON ERANO ANCORA COMINCIATI, ERA COLLEGATA ALLE FERROVIE DELLA VICINA CONFEDERAZIONE. L'ALLACCIAMENTO CON QUESTE ... SI ERA RESO POSSIBILE SIN DAL 28 SETTEMBRE 1876, ... DOPO CHE L'ULTIMO OSTACOLO FRAPPOSTO, COSTITUITO DAL MONTE OLIMPINO, ERA STATO VINTO DALL'OMONIMO TRAFORO."

TRASCORRONO GLI ANNI E LE ATTESE SUL TANTO AUSPICATO ALLACCIAMENTO FERROVIARIO CON LA SVIZZERA RIMANGONO SEMPRE MOLTE VIVE E ACCESE NELL'OPINIONE PUBBLICA. IN UN ARTICOLO APPARSO SUL GIORNALE "SARONNO" IL 23 SETTEMBRE 1888 A FIRMA "IL FRENATORE", TALE ARGOMENTO È AMPIAMENTE TRATTATO.

"GIÀ DA PARECCHIO TEMPO SI AGITA LA QUESTINE IMPORTANTISSIMA PER NOI, DELLA NUOVA FERROVIA, CHE DA MENDRISIO, DARÀ ALLA NOSTRA PROVINCIA UN NUOVO SBOTTO ALL'ESTERO. TUTTA LA ZONA COMPRESA TRA MILANO E IL VICINO CONFINE ITALO-SVIZZERO SI RIPROMETTE DALL'ATTUAZIONE DEL PROGETTO UN INCREMENTO NELLO SCAMBIO COMMERCIALE E, PER CONSEGUENZA, UN AUMENTO DI LUCRO.

S'INTENDE CHE SARONNO, PUNTO DI DIRAMAZIONE FERROVIARIO, DESIDERA CHE LA NUOVA LINEA PROGETTATA PASSI PER IL BORGO, E CHE CONTRIBUISCA, IN TAL GUIA, A RADDOPPIARNE L'IMPORTANZA. AL FINE DI LOTTARE PER LA SALVAGUARDIA DEGLI INTERESSI DI SARONNO, SI VOLLE, DA NOI, FORMARE UN COMITATO COMPOSTO DA PERSONE COMPETENTI IN TAL MATERIA E CHE, SOPRATTUTTO FOSSE INFLUENTI PRESSO COLORO CHE DEBONO DECIDERE IL TRACCIATO DELLA LINEA.

EBBENE, PERCHÉ IL LETTORE SI FACCIA UN CONCETTO PRECISO DELLA NOSTRA, PROPRIO NOSTRA MASSIMA ATTIVITÀ, NON QUELLA FORESTIERA, IN TUTTO CIÒ CHE CONCERNE LE QUESTIONI PIÙ VITALI, PUBBLICHIAMO LA LETTERA DI UN NOSTRO COLLABORATORE, DI COLUI, CIOÈ, INCARICATO DI SEGUIRE IL LAVORO ALTRUI E DARCI DEI RAGGUAGLI IN PROPOSITO.

SIG. DIRETTORE, AVEVO PROMESSO D'INTRATTENERE I SUOI LETTORI INTORNO ALLA SARONNO-MENDRISIO, E PARLARE DEL COMITATO CHE SI DEVE COSTITUIRE. SIA IN CAUSA DELLE LORO OCCUPAZIONI, SIA PER EFFETTO D'INERZIA, FATTO STA CHE ANCORA POCO O NULLA SI PUÒ DIRE INTORNO ALLA COSTITUZIONE DEL COMITATO, ANZI CONFESSIAMO PURE CHE NULLA SI È FATTO. LA VOGLIA DI LAVORARE, IL BISOGNO, L'INTERESSE D'AGIRE TUTTO CIÒ L'ABBIAMO, LO SENTIAMO IN MODO IMPERIOSO; MA NON SI FA ALCUNA COSA, SIAMO TUTTORA AL PUNTO DI PARTENZA: AL PRINCIPIO.

MI FA PENA QUESTO TEMPO CHE INUTILMENTE SI LASCIA PASSARE A SCAPITO NOSTRO, MENTRE NON CONSTA CHE IL PROGETTO, A NOI CONTRARIO, STA IN PRIMA FILA FRA LE QUESTIONI A RISOLVERSI, LAGGIÙ TRA COLORO CHE POSSONO FARE CIÒ CHE VOGLIONO DI NOI? MA!!

CHE I SARONNESI SI SVEGLIONO E SI MUOVINO UNA BUONA VOLTA, E TENGANO PRESENTE CHE, SE UN DÌ, POCO LONTANO DA QUELLO D'OGGI, COSTRUIRANNO NON QUI, MA ALTROVE, IL FISCHIO DELLA VAPORIERA CHE DA MILANO ANDRÀ A MENDRISIO, LA SARÀ COLPA LORO, MA TROPPO TARDI PER RICREDERSI. BATTI, O SARONNO, BATTI IL CHIODO ORA CHE È IL MOMENTO, AVRAI FATTO IL DOVER TUO, E IL RESTO LASCIA FARE A CHI TOCCA".

SOCIETÀ ANONIMA DELLE FERROVIE NORD MILANO

*Sede in MILANO - Capitale L. 20.000.000 interamente versato
ed in corso d'ammortamento*

ATTO DI CONCESSIONE
E
CONTRATTO D'ESERCIZIO
DELLA
Ferrovia CASTELLANZA-LONATE CEPPINO

*Concessione 16 Gennaio 1902
Apertura all'esercizio 18 Luglio 1904*

CAPITOLO 3.

DA CASTELLANZA A LONATE CEPPINO

IL 14 GENNAIO 1902, LA SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA NOVARA-SEREGNO, E IL RELATIVO COMITATO PROMOTORE PRESIEDUTO DAL CONTE GIULIO DURINI, OTTENGONO LA CONCESSIONE PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI UNA NUOVA FERROVIA A VAPORE A SEZIONE NORMALE, CHE DIRAMANTESI DALLA NOVARA-SEREGNO PRESSO CASTELLANZA, AVREBBE RAGGIUNTO, PERCORRENDO LA VALLE OLONA, LA LOCALITÀ DI LONATE CEPPINO.

LA SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA NOVARA-SEREGNO ERA STATA COSTITUITA A FINE OTTOCENTO PER GESTIRE L'ESERCIZIO, IN SEGUITO PASSATO ALLE FERROVIE NORD MILANO, DELL'OMONIMA LINEA, INAUGURATA NEL 1887. TALE SOCIETÀ AVEVA RICHIESTO LA CONCESSIONE PER IL NUOVO TRATTO FINO A LONATE CEPPINO, SULLA BASE DI UN PROGETTO ELABORATO DALL'ING. GIULIO RUSCONI-CLERICI IN DATA 12 FEBBRAIO 1900, ED ACCETTATO DAL CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI IN DATA 14 APRILE DELLO STESSO ANNO. LA CONCESSIONE INFINE VENNE APPROVATA CON REGIO DECRETO DEL 16 GENNAIO 1902, A FIRMA DI VITTORIO EMANUELE III.

I LAVORI DI COSTRUZIONE, COORDINATI DALLO STESSO PROGETTISTA, VENGONO IMMEDIATAMENTE COMINCIATI TANTO CHE LA LINEA È COMPIUTA IN SOLI DUE ANNI. RECITA LA CONCESSIONE DEL 1902 SULLA QUESTIONE DEL MATERIALE ROTABILE: "SI DOVRÀ PROVVEDERE IN NUMERO NON INFERIORE A 3 LOCOMOTIVE, 10 CARROZZE VIAGGIATORI, 10 CARRI MERCI E 3 BAGAGLIAI. LA VELOCITÀ DEI TRENI NON POTRÀ SUPERARE I 40 CHILOMETRI L'ORA".

L'APERTURA AL TRAFFICO DELLA LINEA AVVENNE IL 18 LUGLIO 1904, QUANDO IL TRENO INAUGURALE GIUNSE AL CAPOLINEA DI LONATE CEPPINO. RIPIANTA A PROPOSITO FRANCESCO OGLIARI NEL SUO LIBRO "QUANDO UNA GITA COSTAVA DUE SOLDI":

"IL TRENO GIUNTO A LONATE CEPPINO, RETROCEDE SINO A GORLA MINORE OVE IL SIGNOR BRUNO, GERENTE DEL RISTORANTE COVA DI MILANO, NEL COLLEGIO ROTONDI GENTILMENTE CONCESSO PER L'OCCASIONE, SERVE UNA ECCELLENTE COLAZIONE AGLI INVITATI, TRA I QUALI IL DIRETTORE DELLE FERROVIE NORD ING. CARLIER, L'ISPETTORE PAMBIANCO, GLI INGEGNERI CAMPIGLIO E CASTIGLIONI. L'AVVOCATO AUGUSTO FERRARI DELLA SOCIETÀ NOVARA-SEREGNO E IL CONTE VENINO PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ FERROVIE NORD MILANO FANNO GLI ONORI DI CASA.

CAPITOLO 4. DA LONATE CEPPINO VERSO VALMOREA

UNA VOLTA GIUNTA LA FERROVIA A LONATE CEPPINO, IL PROGRAMMA D'ESPANSIONE STUDIATO DALLA SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA NOVARA-SEREGNO, NON S'INTERROMPE. IL PROGETTO ORIGINALE DELLA LINEA, IDEATO A SUO TEMPO DALL'ING. RUSCONI-CLERICI, PREVEDEVA, INFATTI, LA COSTRUZIONE DI UN TRONCO SINO A MENDRISIO, ACCORCIANDO COSÌ DI 48 CHILOMETRI LA DISTANZA FERROVIARIA TRA LA SVIZZERA E L'ITALIA, PRENDENDO COME PUNTO DI RIFERIMENTO LA CITTÀ DI NOVARA. PER CONSEGUENZA, UNA VOLTA ACCORDATA IL 25 NOVEMBRE 1912 E APPROVATA CON DECRETO REALE N°18 DEL 5 GENNAIO 1913 LA CONCESSIONE PER LA COSTRUZIONE E L'ESERCIZIO DI QUESTO NUOVO TRATTO DI LINEA FINO AL CONFINE, I LAVORI FURONO SUBITO AVVIATI. TALE ESTENSIONE, DOPO CAIRATE, ASSUNSE PIÙ COMUNEMENTE IL NOME DI "FERROVIA VALMOREA".

IL 24 MAGGIO 1915, L'ITALIA ENTRA IN GUERRA, DOPO CIRCA UN ANNO DI NEUTRALITÀ, A FIANCO DELLE FORZE DELLA TRIPLICE INTESA. SUL NUOVO TRONCO, GIÀ PARZIALMENTE IN FUNZIONE TRA CAIRATE E MALNATE, I LAVORI STANNO PER ESSERE COMPLETATI FINO A VALMOREA E AL CONFINE SVIZZERO. TUTTAVIA LE CONTINGENZE DEL MOMENTO NON CONSENTONO L'INAUGURAZIONE UFFICIALE E L'ORDINE DI SERVIZIO DEL 27 MARZO 1916 ANNUNCIA CHE DA TRE MESI (31 DICEMBRE 1915) È APERTA ALL'ESERCIZIO, SOLO PER IL SERVIZIO INTERNO, LA NUOVA TRATTA DA LONATE CEPPINO-CAIRATE A VALMOREA.

FERROVIE
NORD MILANO

SOCIETÀ ANONIMA
SEDE IN MILANO
Capitale L. 1.000.000 interamente versato
in corso d'ammortamento

Milano, 27 Marzo 1916.

DIREZIONE

Ordine di Servizio N. 12-1916

Esercizio della linea Cairate-Lonate Ceppino-Val Morea
Servizi Cumulativi

Il 31 Dicembre u. s. venne aperta all'esercizio, pel solo servizio interno della Rete della Nord Milano, la nuova Ferrovia da Cairate-Lonate Ceppino a Val Morea (confine Svizzero) di cui è concessionaria la Società per la Ferrovia Novara-Seregno, ma che viene esercitata dalla Società Anonima delle Ferrovie Nord Milano. Dal 1° Aprile p. v., la nuova ferrovia verrà ammessa anche al servizio cumulativo con la Rete dello Stato e con tutte le Ferrovie-Secondarie e Società di Navigazione attualmente in servizio cumulativo con le Ferrovie Nord Milano.

COME GIÀ ERA AVVENUTO PER LA NOVARA-SARONNO-SEREGNO, ANCHE PER LA CASTELLANZA-LONATE CEPPINO, E PER IL SUCCESSIVO PROLUNGAMENTO SINO A VALMOREA, LA SOCIETÀ CONCESSIONARIA CEDETTE L'AUTORIZZAZIONE PER L'ESERCIZIO ALLE FERROVIE NORD MILANO. CIÒ VENNE STIPULATO IN UN'APPOSITA CONVENZIONE, RATIFICATA IL 10 APRILE DEL 1917, CON LA QUALE L'ESERCIZIO DELLA CASTELLANZA-VALMOREA VENIVA ASSEGNATO, A PARTIRE DAL 1° GENNAIO 1918 E SINO A TUTTO IL 30 DICEMBRE 1930 ALLE F.N.M., CON LA POSSIBILITÀ DI TACITA PROROGA DI TRIENNIO IN TRIENNIO, SALVO DISDETTA ANTICIPATA DI UNA DELLE DUE PARTI. CON TALE CONVENZIONE, IL MATERIALE ROTABILE IMPIEGATO SULLA LINEA, PASSAVA IN USO GRATUITO ALLE FERROVIE NORD, LE QUALI POTEVANO IMPIEGARLO ANCHE SULLE ALTRE LINEE SOCIALI, CON L'OBBLIGO DI CURARNE LA MANUTANZIONE E DI RESTITUIRLO ALLA SCADENZA DELLA CONCESSIONE, O IN CASO DI RISCATTO ANTICIPATO DELLA LINEA DA PARTE DELLO STATO.

DISTANZE TRA LE VARIE STAZIONI

della Linea

CAIRATE-LONATE CEPPINO-VAL MOREA (Confine Svizzero)

CAIRATE-LONATE CEPPINO						
5	Gornate Inferiore-Torba					
8	4	Castiglione Olona-Gornate Superiore				
10	6	2	Lozza-Ponte Vedano (Casa Cantoniera)			
12	8	4	3	Bizzozero-Gurone		
14	10	6	4	2	Malnate Olona	
16	12	8	7	4	3	Cantello
19	15	11	9	7	6	3 VAL MOREA (Confine Svizzero)

... e la tabella polimetrica della linea Cairate-Valmorea.