



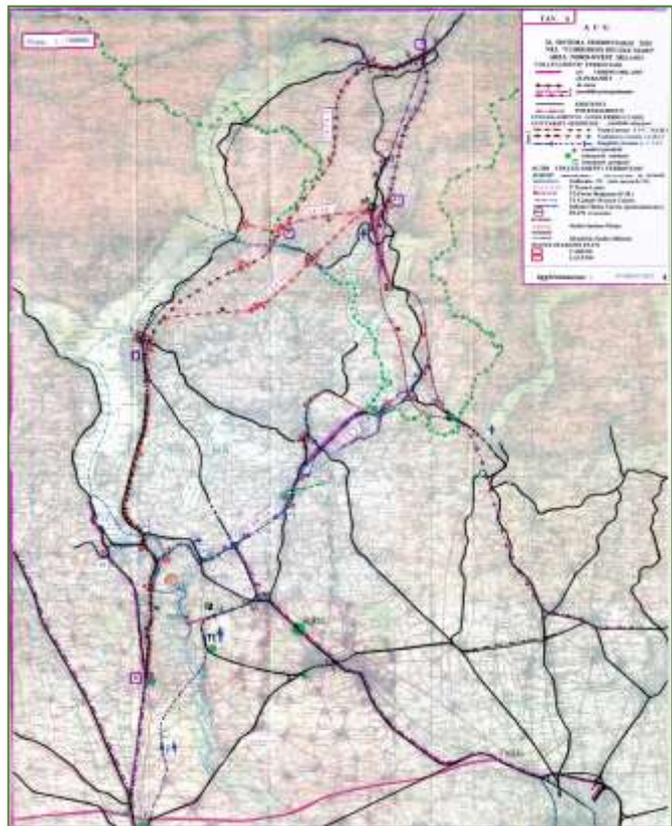
**GRUPPO DI LAVORO B - Direttrici: Luino-Gallarate;
Lugano-Varese-Gallarate; ME-VA.**

Studi in corso [aggiornamento del 29/08/2019]

Il collegamento ferroviario tra gli Assi del Gottardo e del Sempione: dettagli da Mendrisio a Varallo Pombia (in acronimo **ME-VA**). Alta Capacità. merci e passeggeri.

Il progetto **ME-VA**, nella versione definitiva del 2011, nasce da una proposta ACG del 2007 come alternativa alla soluzione Laveno-Cadenazzo (in acronimo **LA-CA**) ipotizzato in uno progetto di un Gruppo di Studio delle due Ferrovie, Italiana e Svizzera.

Nel 2009, in una pubblicazione svizzera del proprio Ufficio Federale dei Trasporti UFT "Nuovi itinerari attraverso l'Europa – ALPTRANSIT", comparve inspiegabilmente il tracciato del collegamento **ME-VA**. Prontamente segnalato il fatto da ACG, in una successiva pubblicazione tale tracciato non apparve più. Rimane quindi il dubbio che qualcuno in Svizzera aveva intuito che la soluzione **ME-VA** rappresentasse una valida alternativa alla soluzione **LA-CA**. Di fatto, forse anche per interessamento dell'allora Viceministro alle Infrastrutture On.le Castelli, informato



degli studi ACG, il 21 ottobre 2011 la decisione per la soluzione **LA-CA** viene sospesa per approfondire la conoscenza della soluzione **ME-VA**. In tema, da parte di ACG era stato anche prodotto - nel settembre 2011 - un elaborato dettagliato di confronto fra le due soluzioni che, il 9 novembre 2011, fu messo a disposizione dell'Ingegnere Toni Elder, Responsabile dell'Ufficio Federale dei Trasporti Svizzero.



Sede per l'Italia: Via Oldofredi 23 – 20124 Milano

**GRUPPO DI LAVORO B - Direttrici: Luino-Gallarate;
Lugano-Varese-Gallarate; ME-VA.**

Studi in corso [aggiornamento del 29/08/2019]

Nel febbraio 2012 si tiene una riunione a Briga negli uffici UFT con la partecipazione dell'On.le Adriano Cavadini, Presidente di ACG Svizzera, e, per ACG Italiana, del Presidente Prof. Dott. Ing. Adriano De Maio e degli Architetti Antonio Barbieri e Gabriele Filippini. In tale consesso si registrò una netta opposizione alla soluzione ME-VA da parte di quasi tutti i partecipanti Svizzeri, insistenti per la soluzione LA-CA.

Dal 2012 il scenario politico internazionale cambia e continua ad evolversi con spostamenti dei grandi tracciati dei collegamenti commerciali: nasce la necessità di adeguamenti infrastrutturali connessi alle nuove esigenze di mercato. Si riconsiderano i sistemi ferrovia/territorio in Europa e nei singoli Stati della Comunità Europea, e quindi anche il collegamento fra gli assi del Gottardo e del Sempione, per verificarne la validità e apportarne le eventuali variazioni.

Con il prosieguo della realizzazione della "Via della Seta" (terrestre) che passa a nord delle Alpi verso la Spagna e la sua derivazione verso Trieste per proseguire verso Torino-Lione (se la TAV Torino-Lione, si farà), acquisisce nuova importanza il corridoio dei Due Mari, non solo come collegamento fra i due nuovi assi portanti della economia Europea in sviluppo Asia-Europa ma anche per la possibilità che crea di utilizzare questo sistema per un più efficiente scambio commerciale fra l'Europa e il Mediterraneo e, quindi, con l'Africa del Nord, in concorrenza con l'invadenza economica cinese.

Affinché questo sistema non si riduca solo a maggior traffico di merci attraverso le nostre regioni, sia pure per ferrovia e nel rispetto del Territorio, ma sia invece anche occasione per sviluppare il benessere locale, si conviene sulla necessità di individuare e realizzare una rete di collegamenti nell'interno delle nostre aree per facilitare l'esportazione dei prodotti delle attività produttive, finalizzata ad una sensibile riduzione dei costi di trasporto su ferro e dunque un minor costo al consumatore finale.



**GRUPPO DI LAVORO B - Direttrici: Luino-Gallarate;
Lugano-Varese-Gallarate; ME-VA.**

Studi in corso [aggiornamento del 29/08/2019]

In questa ottica, il tracciato **ME-VA** proposto da ACG presenta, rispetto ad ogni altro tracciato, il vantaggio di attraversare aree con la presenza di moltissime industrie, sia nel tratto da Lugano a Bellinzona sia in quello da Mendrisio a Varallo Pombia.

Le industrie Ticinesi utilizzano la linea storica del Gottardo per gli scambi commerciali specialmente con la Germania. Un domani ciò sarà possibile anche con la Cina, tramite i collegamenti con la via della seta, passante a nord delle Alpi. Ci potrebbe quindi essere un minor traffico Svizzera-Trieste via Chiasso.

Le industrie lungo la linea AC Mendrisio-Varallo Pombia potrebbero invece utilizzare la ferrovia, anche tramite un piccolo ma efficiente interporto in zona sud Gazzada, per il trasferimento dei loro prodotti, liberando le strade e il territorio dal traffico e dal relativo inquinamento ambientale.

Con la deviazione Mendrisio-Varallo Pombia per Novara-Liguria, anche il traffico Svizzera-Milano per Genova potrebbe diminuire. Potrebbe, quindi, non essere più necessario completare il quadruplicamento della linea storica da Mendrisio a Monza, restando probabilmente sufficiente la radicale innovazione tecnologica, in corso di introduzione, per l'aumento di capacità o al massimo l'aggiunta di un solo binario, eventualmente, nei tratti più critici, su viadotto al di sopra dei binari esistenti, per evitare allargamenti della sede ferroviaria e quindi espropri, demolizioni varie, forte compromissione della viabilità, ritardi per le possibili opposizioni degli abitanti le aree interessate, ecc.

Diventa altresì importante potenziare la linea Europea del Nord-Mare Tirreno attraverso il Sempione, più breve di 50 km della linea del Gottardo, in previsione del maggior traffico verso il Nord Africa.



Sede per l'Italia: Via Oldofredi 23 – 20124 Milano

**GRUPPO DI LAVORO B - Direttrici: Luino-Gallarate;
Lugano-Varese-Gallarate; ME-VA.**

Studi in corso [aggiornamento del 29/08/2019]

Studi paralleli di ACG ⁽¹⁾ hanno evidenziato l'esigenza di una nuova linea VISP-Domodossola in galleria a due canne, a modello della galleria Alptransit del Gottardo. Con pendenze inferiori al 0.8%, idonea per l'Alta Velocità che consentirebbe una notevole riduzione dei tempi di percorrenza in uno con una maggiore capacità di trasporto. Serve, altresì, un secondo binario da Domodossola a Novara e ri-organizzare il nodo di Novara con una cintura ferroviaria per evitare l'attraversamento della città con treni merci (v. studi dei Gruppi C-D) ⁽²⁾. Occorre, infine, completare gli interventi in corso per il terzo valico, e realizzare gli interventi per il nodo di Genova e per l'accessibilità ai porti Liguri (v. studi dei Gruppi D-E).

Serve sviluppare la collaborazione già in atto fra i Paesi del Mediterraneo per organizzare il traffico navale in modo sinergico fra i vari porti di questo Mare, per merci ma anche per passeggeri, non trascurando il problema migratorio.

Con il collegamento **ME-VA** di alta capacità ferroviaria si potrebbe ridurre il traffico Gallarate-Milano per le merci dalla linea da Luino a Milano per Genova che, attraverso la **ME-VA** passerebbero per Novara. In tale inquadramento cade la verifica sulla priorità del quarto binario fra Rho e Parabiago piuttosto che un terzo binario fra Rho e Gallarate, comunque necessario per servire meglio anche il trasporto pendolari in quella area.

Il Gruppo B, in collaborazione con gli altri Gruppi, si è dato il compito di analizzare a soluzione **ME_VA**, alla luce di quanto esposto e di quanto altro potrebbe emergere dagli incontri di lavoro e da altre possibili evoluzioni socioeconomiche, prima del Convegno di ottobre 2020.

¹ Vedasi Quaderno 15 di Aldai-Federmanager *"Il Sempione c'è ...ed ha una lunga storia da raccontare"*

² In proposito, vedasi ATTI del Convegno *"Il Corridoio Rotterdam-Genova e la cintura di Novara"* del 18 aprile 2018.