



GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026

Aggiornamento del 31/08/2019

Studi in corso

1-COLLEGAMENTI FERROVIARI CON GLI AEROPORTI

Malpensa

Per la razionalità del sistema ferroviario risulta utile non limitarsi al collegamento ferroviario fra Gallarate e il Terminale 2 di Malpensa, ma invece estendere lo studio ai collegamenti ferroviari fra Milano e Malpensa, fra Lugano/Como-Varese-Malpensa, fra Bellinzona-Luino-Malpensa e fra Torino-Novara-Malpensa.

Collegamento Gallarate -T2

Il progetto “ufficiale” del collegamento Gallarate-Malpensa con due binari con una parte interrata incontra l’opposizione di una cospicua rappresentanza del territorio. In particolare, per quanto riguarda il tratto attraversante la zona della brughiera con cinque importanti scuderie, e il raccordo Y che, come progettato da RFI, prevede la demolizione di manufatti appena recentemente realizzati e di alcuni edifici civili.

La proposta AAA riprende, con alcune novità, la proposta ACG (da una idea dell’Ing. Facchin) del sistema circolare:

- a) Milano-Gallarate-T2-T1-Busto FNM-raccordo Y(ACG)-Milano,
- b) Lugano/Como-Varese-Gallarate-inversione-T2-T1-raccordo X -Gallarate-Varese-Lugano/Como.
- c)* Sesto Calende/Laveno-Gallarate-inversione-T2-T1-raccordo X-Gallarate.

*Eliminando i raccordi diretti Linea Sesto Calende-Casorate Sempione-Malpensa e linea Varese-Moriggia-Malpensa,(anche se potrebbero alleggerire il carico sulla stazione di Gallarate) così che tutti i treni arrivano in stazione di Gallarate e da qui, anche con inversione, vanno al T2, si può realizzare , almeno in una prima fase, un solo binario tutto interrato (ma anche due binari tutti interrati) per il raccordo fra la linea del Sempione proveniente da Gallarate e T2,sia pure seguendo il tracciato “ufficiale”.



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

**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

Raccordo Y:

Con il progetto ACG (aggiornamento aprile 2014), a cui si rimanda per i particolari, il raccordo Y è previsto con un salto di montone interrato. Non vi saranno più incroci a raso sulle due linee ferroviarie FN e FS, con vantaggi per la circolazione dei treni, anche in presenza di forte aumento del traffico.

Non serve più fare le demolizioni dei manufatti eseguiti di recente e degli edifici confinanti la ferrovia. Non sarà più necessario il trasferimento delle famiglie qui residenti. Si supererà quindi buona parte delle opposizioni locali. Traducendo in cifre questi vantaggi, immediati e nel tempo, la soluzione ACG risulta anche economicamente, oltre che socialmente, più conveniente della soluzione ufficiale

Posizioni di RFI, Regione Lombardia, etc:

.....

2-DIRETTRICE RHO-GALLARATE

Potenziamento della linea ferroviaria

Si concorda con RFI circa la necessità di limitare l'aggiunta di altri due binari per un totale di 4 binari fra Rho e Canegrate lasciando tre binari da Canegrate a Gallarate.

(Servirebbe però verificare le effettive necessità future di uno o due binari aggiunti sia per la linea Gallarate-Rho che per la linea Como-Milano in previsione della realizzazione della ME-VA (ACG), scolmatore per treni A.C. passeggeri e merci fra Mendrisio-Varese-Malpensa-Varallo Pombia, alternativa alla nuova linea Bellinzona-Luino-Sesto Calende, studi FS e FFS, ora accantonata)

Il tratto più critico, di circa ml 1200, è quello di attraversamento di Vanzago con la previsione di demolire oltre 30 fabbricati di cui diversi ad uso abitativo, con tutte le conseguenze sociali/morali per le famiglie coinvolte.



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

**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

Il progetto RFI con quattro binari (due esistenti più 1 binario ai due lati) è fortemente contestato dal Territorio, specie per le demolizioni previste.

In particolare, partendo da nord, sono state previste le demolizioni dei seguenti fabbricati:

- a) n.10 in due tratti da ml 300 ciascuno, sul lato sinistro; distanza dei fabbricati dal confine sul lato opposto ml 22 ca;.
- b) n. 2 per lato-fronteggianti a ml 18 ca, in un tratto di ml 40 ca;
- d) n.5 per lato per ml 150 (stazione) fronteggianti a ml 23 ca;

Nel tratto in esame (di ml 4000 ca) esistono 1 sottopasso pedonale e 4 sottovia. Per questi manufatti RFI ha previsto il relativo allungamento sui due lati, con modifiche stradali ecc. Inoltre, vi sono lunghi tratti di canali e stradine da deviare o spostare sui due lati.

Proposta AAA

Premesso che le condizioni base da rispettare, per RFI, siano:

- a) Mantenimento del servizio ferroviario anche durante i lavori;
- b) Marciapiede-isola, per servizio passeggeri, in stazione;
- c) Binari aggiunti ai due lati della ferrovia esistente (per i quali in stazione non sono previsti da RFI marciapiedi), utilizzabili per treni passeggeri e merci non aventi fermata;
- d) La distanza degli edifici dai nuovi assi dei binari non dovrebbe essere inferiore ai ml 7, come avviene attualmente, dagli assi dei binari esistenti.

Premesso inoltre che la soluzione interramento, come più volte richiesto dal Territorio, per le numerose difficoltà esecutive e i tempi troppo lunghi per la realizzazione. (gradualità interventi per il mantenimento del servizio, comunque ridotto durante i lavori, sconvolgimento viabilità per sostituzione sottovia con altrettanti cavalcavia, ecc.) viene accantonata.



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

**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

Premesso che ogni altra variante dovrà presentare più vantaggi per il Territorio rispetto alla soluzione “ufficiale” in merito anche al disturbo fonico sia durante i lavori sia durante l’esercizio ferroviario a regime.

Tutto ciò premesso

AAA propone la soluzione “viadotto” che, da una prima sommaria verifica, emerge come la più facilmente fattibile rispetto alla soluzione interramento.

Soluzione viadotto

Questa soluzione prevede la realizzazione di un viadotto al di sopra dei binari esistenti; scelta progettuale che presenta almeno tre considerevoli vantaggi per il Territorio.

Si fa riferimento, per quanto segue, ai disegni a fine documento.

Nel tratto critico, i nuovi binari laterali, tramite due rampe, vengono portati sul viadotto in modo che la distanza fra l’asse del binario su viadotto e i fabbricati a lato (che, salvo due soli edifici abitativi, non vengono più demoliti, **primo vantaggio**) sia pari a quella esistente. Si ha così una maggiore distanza rispetto agli edifici (per la maggior parte disposti diagonalmente rispetto alla ferrovia) di cui non si prevedeva la demolizione (minimo ml 18 invece di ml 12), con conseguente riduzione dei livelli di vibrazioni e di rumori per il transito treni merci (per i quali sono comunque previste efficienti barriere antirumore e anti urto anche sui viadotti e sulle rampe di accesso). E questo, dopo la non demolizione dei fabbricati, è un **secondo vantaggio** per il territorio ⁽¹⁾.

¹ *I viadotti sopra i binari esistenti, specialmente nei tratti senza cavalcavia, potrebbero essere realizzati quando, nella necessità di aggiungere altri binari, non si ritenesse opportuno, o non fosse possibile, allargare la sede ferroviaria, o realizzare gallerie. Si evitano così, espropri, demolizioni, rifacimenti di manufatti, viabilità, ecc. oltre a contestazioni che, ritardando l’esecuzione delle opere concorrono a far lievitare i costi. Logicamente i **viadotti dovranno essere di gradevole/pregevole aspetto architettonico, armoniosamente inseriti nel paesaggio circostante, a ragionevole distanza dalle abitazioni esistenti lungo la linea ferroviaria***



**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

Poiché tutti gli elementi, salvo i plinti, saranno prefabbricati - in acciaio e in c.a. - saranno notevolmente ridotti i tempi di intralcio al servizio ferroviario ma soprattutto al circondario, durante i lavori, rispetto alla soluzione “ufficiale” che invece prevede, per lungo tempo, forti rumori per le demolizioni, per lo spianamento e l'allontanamento delle macerie con le ruspe, per il via vai continuo dei camion sulle strade del Paese, etc. Oltre a disagi per la polvere, ecc. ecc. Ed è questo il **Terzo vantaggio**, non indifferente, per il territorio.

Non realizzando i nuovi binari alla stessa quota degli esistenti si potrà evitare probabilmente la demolizione e ricostruzione di lunghi tratti di canale e di strade confinanti la sede ferroviaria. Non saranno più necessari gli allungamenti delle sottovia esistenti. **Altro vantaggio per il territorio ma anche per i realizzatori.**

Per la **sicurezza** lungo la linea e in stazione sono previste uscite di sicurezza (U.S.) con scala e ascensore. In stazione sono previsti marciapiedi anche sul viadotto per eventuali fermate straordinarie dei treni passeggeri (normalmente non stop).

Nota: Il progetto ufficiale, il cui costo è compreso nel finanziamento di 500 milioni di euro approvato dal CIPE, è attualmente in esame al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Pertanto, le suddette proposte potrebbero essere prese in considerazione da RFI-Regione-Ministeri competenti, in caso di eccessiva dilatazione dei tempi di approvazione e/o anche, per alcune ottimizzazioni possibili, anche in corso di esecuzione delle opere. Il tutto a giudizio concordato fra le Istituzioni preposte alla realizzazione dell'opera, sempre previo consenso del Territorio.

Posizioni di RFI, Regione Lombardia, etc:

.....



**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

3-COLLEGAMENTI CON LE SEDI DI OLIMPIADI 2026

Il collegamento veloce Milano-Tirano. Non solo per le Olimpiadi 2026.

Per ridurre gli attuali tempi di percorrenza di due ore e trenta minuti, con treni diretti (per 156 km), salvo verifica delle effettive necessità del Territorio, si propongono alcuni interventi fra i quali la realizzazione di un binario su viadotto (onde evitare di aggravare l'effetto barriera ferroviaria), affiancato al binario esistente, da Morbegno a Tirano (km 50 c) per treni viaggiatori diretti veloci (V_{max} non inferiore a 180 km/h), con la sola fermata di Sondrio. Il binario esistente potrà quindi essere utilizzato per treni locali e per trasporto merci/prodotti industriali, che verrebbero tolti dalla strada, ora molto trafficata, e quindi con evidenti vantaggi per il Territorio. Con questo grosso intervento e con alcune piccole rettifiche di tracciato fra Milano e Morbegno, il tempo di percorrenza fra Milano e Tirano potrebbe essere portato al di sotto delle due ore. Salvo verifica, il costo potrebbe essere di circa un miliardo di euro.

Con interventi più incisivi (gallerie ecc.) sul tratto Lecco-Colico il tempo di percorrenza si potrebbe ridurre ancora di più. Il costo totale, però, lieviterebbe notevolmente.

La Provincia di Sondrio, ricca di risorse turistiche e produttive industriali, estrattive ed agricole, secondo una relazione del 2009 sull'andamento economico della Provincia (da aggiornare), è all'ultimo posto fra le Province lombarde nelle esportazioni. Una delle cause di questa situazione è la carenza di adeguati collegamenti ferroviari fra questo Territorio e l'area di scambio con l'Europa. Sarebbe quindi da valutare la convenienza economica per la Valtellina, ma anche per la Lombardia, di interventi infrastrutturali come quello qui proposto, e non solo per il periodo delle Olimpiadi.

Posizioni di RFI, Regione Lombardia, etc:

.....



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

**GRUPPO DI LAVORO F - Collegamenti ferroviari con gli aeroporti;
Direttrice Rho-Gallarate; Collegamenti con le sedi di Olimpiadi 2026**

Aggiornamento del 31/08/2019

