

Arcisate – Stabio, Induno al centro dei lavori

Pubblicato: Giovedì 21 Ottobre 2010



Per dare una l'idea della **quantità di terra** che verrà **movimentata** dai cantieri della ferrovia Arcisate-Stabio, nel solo territorio di Induno Olona, pensate di prendere **metà degli edifici indunesi** e accatastarli tutti insieme come un'enorme montagna: grosso modo dovrete arrivare ai **400mila metri cubi di materiale** coincidenti con la quantità stimata della terra movimentata dai cantieri.

Si tratterà infatti di una linea ferroviaria interrata, a doppio binario, che **attraverserà Induno Olona per 3 chilometri**, 350 metri dei quali scorreranno in **galleria** naturale scavata al di sotto dell'esistente, e altri 600 in galleria artificiale in località Dardo. Altri 300 metri correranno in trincea ma con una copertura, in corrispondenza del viale della stazione e sotto il ponte della tangenziale, che ne ridurrà rumori e pericoli.

L'assessore **Eugenio Persenico**, che ha seguito nel dettaglio tutti i progetti con i tecnici della ferrovia, ci aiuta nell'illustrazione per filo e per segno di **tutti passaggi che seguiranno i lavori**. Una **metafora** dell'assessore, in particolare, rende bene l'idea di che cosa significherà per Induno l'Arcisate-Stabio: "una ferrovia che è come una **nuvola di temporale** che ci sta sopra la testa – spiega Persenico – che aspettiamo si trasformi in pioggia e che in questo periodo ha cominciato a gocciolare. Poi arriveranno effettivamente **fulmini e saette**, e infine tornerà a splendere il **sole**".

Dalla metafora alla realtà della pianificazione, **i lavori** per la realizzazione possono essere




suddivisi in quattro aree tecniche. Ma prima è necessario definire l'**attuale stato dei lavori** e l'inizio effettivo dell'operatività dei cantieri, affidati alla **Salini Costruttori**.

Le fasi preparatorie del progetto hanno subito un **ritardo di circa sei mesi**, e nel piano esecutivo

attualmente, l'amministrazione indunese ha visto accolta ufficialmente solo il **progetto della stazione a ponte**. Le altre varianti proposte, il sottopasso di via Bidino, la continuità di via Pavia, e l'aumento della copertura della trincea ferroviaria, non hanno trovato un accoglimento formale ma hanno incontrato la piena disponibilità dei tecnici per un **inserimento di fatto in corso d'opera**.

Tra le novità emerse nel progetto esecutivo appaiono invece alcune varianti tecniche relative all'impianto dell'**acquedotto e fognario**, che verranno impostati ex novo, peraltro con vantaggi per il comune stesso e per i residenti dell'ultimo tratto di **via Pavia e del Bidino**, per quelli dalla **parte opposta di via Spagnoletto** e quelli **a monte della località Bioni**.


E adesso passiamo ai lavori veri e propri. Alcune operazioni sono già iniziate da giugno con la rimozione della vecchia linea ferrata e degli impianti elettrici, a stretto giro comincerà anche la demolizione degli edifici delle stazioni e dei caselli. Gli **scavi veri e propri** cominceranno alla **fine dell'anno** o nell'immediato inizio del 2011.

 **I cantieri** saranno collocati in due postazioni, una all'**imbocco, verso Varese, della galleria**, a servizio ovviamente del nuovo scavo sottostante alla galleria attuale; l'altra in **località Bioni**, su di un'area libera da edificazione con accesso diretto alla linea ferroviaria.

I lavori sono stati suddivisi in **quattro aree tecniche**: **la prima** dal Bidino alla nuova stazione compresa; **la seconda** da dopo la stazione all'inizio della galleria; **la terza** area tecnica comprende la galleria fino ai pressi della tangenziale di via Vela e infine **la quarta** dalla tangenziale fin dopo la stazione di Arcisate.

Per la **prima area tecnica**, da luglio e per sei-sette mesi, si opererà al Bidino per lavori di fognatura. In estate sarà costruito il sovrappasso degli Alpini, con previsione di 5 mesi di lavori e a seguire (fine 2011) per la durata di un anno si affronterà il sottopasso del Bidino. Sempre nello stesso periodo, per la durata di un anno e due mesi, sarà iniziata la nuova stazione. Nell'estate del 2012 sarà invece costruita la passerella ciclo pedonale di via Milano con lavori previsti per tre mesi.

Nella **seconda area tecnica**: Nell'ottobre del 2011 si opererà sull'attuale passaggio a livello di via Jamoretti. Previsti lavori per 4 mesi, senza interruzione del traffico, che sarà deviato con percorsi alternativi. Tra marzo e luglio sarà gettata la ricopertura in corrispondenza dei giardinetti della stazione.

Nella **terza area tecnica**: All'inizio dell'anno si procederà al consolidamento della base della galleria attuale, operazione che durerà per tutto il 2011. Nel 2012 sarà scavata la sottostante nuova galleria e da metà 2011 a tutto il 2012 si lavorerà alla galleria artificiale, che proseguirà fino ai pressi del ponte della tangenziale (in località san Salvatore). 

Nella **quarta area tecnica**: È prevista la piastra di copertura sotto il ponte della tangenziale tra novembre 2011 e marzo 2012. Il sovrappasso carrabile di via Arno sarà iniziato nel novembre del 2011. Infine, la linea di fognatura in questa area tecnica necessiterà di un anno e mezzo di lavoro, con inizio nel 2011.

Dopodiché, "passati fulmini e saette, piogge e grandinate" tornerà a splendere il sole. E Induno si sveglierà **meno dipendente dall'asse milanese e più proiettata verso la svizzera** (tra Lugano e Mendrisio) e oltre, quando sarà pronta anche l'**Alp Transit** che proietterà i collegamenti direttamente nel **cuore dell'Europa**. Sarà quello il momento nel quale Induno dovrà interrogarsi su "cosa fare da grande", quale identità darsi e come approfittare al meglio delle potenzialità della ferrovia. Ma questa è un'altra storia. Che seguiremo e racconteremo più avanti.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

