

VareseNews

Una ferrovia ricostruita senza mai fermare i treni

Pubblicato: Mercoledì 26 Novembre 2014

La linea per Stabio è solo il primo passo della Ferrovia Mendrisio Varese, come viene definito in Ticino il progetto che in Italia è più noto come Arcisate-Stabio (la tratta realizzata ex novo): il cantiere è durato sei anni ma è stato portato avanti senza interrompere il traffico ferroviario merci, che sul vecchio binario unico tra Mendrisio e Stabio è sempre stato vivace. Il primo colpo di piccone risale al 2008, si è iniziato a lavorare alla vera e propria linea nel 2011, nel 2013 si è passato a posare binari e sistemi tecnologici, fino a che il 23 giugno scorso la linea è stata messa in esercizio "tecnico", prima dell'avvio ufficiale del servizio. «Su questa opera sono stati investiti 180 milioni di franchi, al 60% a carico del Cantone, al 40% della Confederazione» spiega l'ingegnere Gianluca Fontana, delle FFS, capoprogetto della Ferrovia Mendrisio-Varese.



Tra le opere principali realizzate sul nuovo tracciato ci sono il ponte sul Gaggiolo (che sarà percorso dai treni quando la ferrovia proseguirà oltre Stabio), la modifica del sottopasso dell'A2 a Mendrisio (abbassato per consentire l'installazione della linea elettrica di alimentazione) e, soprattutto, l'intervento sul Ponte del Laveggio a Ligornetto: «Il ponte originale a un solo binario era in sasso, per consentire il passaggio del doppio binario è stato realizzato un ponte nuovo». L'ufficio federale dei trasporti ha imposto il mantenimento in servizio della linea verso il punto franco (merci) di Stabio, il che ha richiesto un intervento complesso: «in 5 giorni abbiamo traslato il nuovo ponte al posto del vecchio, garantendo continuità». Il servizio merci è importante per la zona di confine: ogni giorno partono e arrivano al punto franco di Stabio 7-8 treni, mentre un treno settimanale di cisterne

arriva fino al raccordo ferroviario del deposito di benzina che "alimenta" i benzinali del Gaggiolo.

GUARDA LA GALLERIA FOTOGRAFICA

«In zona punto franco bonifica abbiamo avuto alcuni mesi di ritardo per imprevisti geologici» (arsenico, trovato in concentrazioni più basse rispetto al tratto italiano). Il cantiere ha però fronteggiato anche una significativa modifica, migliorativa: l'introduzione del «secondo binario aggiunto su finanziamento del Gran Consiglio» ([approvato nel 2012](#)). Nel complesso la linea ha richiesto tre sottopassi nuovi, compreso quello dell'A2. Importante anche la ristrutturazione stazione Mendrisio, con la realizzazione di un nuovo marciapiedi da 220 metri per accogliere i convogli Tilo che copriranno (per ora, in attesa del tratto italiano) il servizio Como Albate-Mendrisio-Stabio.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it