

Dal cantiere ai nuovi servizi, tutto sull'Arcisate Stabio

Pubblicato: Giovedì 30 Novembre 2017



L'**Arcisate Stabio** è un'opera iniziata nel 2009 che serve a **collegare il Canton Ticino svizzero al Varesotto** per questo è nota come Mendrisio-Varese. Consiste nell'ampliamento del tracciato ferroviario esistente e il suo collegamento al suolo svizzero. Il cantiere si estende dal viadotto sul fiume Olona ad Induno Olona fino al confine nella piana di Gaggiolo, Comune di Cantello. Il cantiere è tristemente conosciuto poiché, a causa di molte complicazioni non previste, **ha subito almeno quattro anni di ritardo** sulla tabella di marcia prevista provocando numerosi disagi ai centri abitati dei comuni attraversati, in particolare Induno Olona e Arcisate. L'opera è **stata terminata a dicembre 2017, inaugurata il 22 dicembre del 2017 ed entrerà in funzione il 7 gennaio 2018**. Questo articolo riassume tutto quello che c'è da sapere sull'Arcisate Stabio.

INDICE DEI CONTENUTI

- [-Arcisate Stabio: inaugurazione](#)
- [-Arcisate stabio mappa](#)
- [-Arcisate Stabio progetto](#)
- [-Arcisate Stabio Tracciato](#)
- [-I treni dell'Arcisate Stabio](#)
- [-Perché nasce la Ferrovia Arcisate Stabio?](#)
- [-Arcisate Stabio Avanzamento lavori](#)
- [Arcisate Stabio gli orari](#)
- [-Costo biglietti ferrovia Varese Arcisate Stabio Lugano](#)

- I problemi del cantiere e i ritardi al progetto
- Il progetto Arcisate Stabio sul lato svizzero
- L'incidente con la gru
- Le stazioni dell'Arcisate Stabio
- La ferrovia Arcisate Porto Ceresio

ARCISATE STABIO: INAUGURAZIONE

L'attivazione commerciale della ferrovia è prevista per il **7 gennaio 2018**. L'inaugurazione ufficiale avverrà nella mattina di **venerdì 22 dicembre 2017**. Il cantiere dell'Arcisate Stabio è stato aperto nel 2009 e allora, nel solo territorio di Induno Olona, si prevedeva di spostare **400mila metri cubi di materiale**, pari a tutti gli edifici della cittadina messi insieme.

ARCISATE STABIO MAPPA



ARCISATE STABIO: PROGETTO

La nuova linea è nota in Svizzera con il nome **ferrovia Lugano Malpensa**, mentre in Italia si parla di **ferrovia Arcisate Stabio**, con riferimento alla tratta realizzata ex novo per **completare la direttrice tra Varese e il Canton Ticino svizzero**. La ferrovia infatti prevede l'utilizzo di una parte (fino ad Arcisate) della linea FS Varese-Porto Ceresio, aperta nel lontano 1894, e di una parte della linea "di Valmorea", una ferrovia internazionale (delle ferrovie federali svizzere SBB) aperta nel 1926 e durata pochi anni ([qui un approfondimento](#)). L'intervento prevedeva la costruzione della nuova **tratta Arcisate Stabio**, il rinnovo della tratta svizzera Mendrisio-Stabio con l'introduzione anche di un secondo binario, il rinnovo profondo della tratta Varese-Arcisate della linea FS, con **raddoppio dei binari e trasferimento in galleria sotterranea**. Era previsto fin dall'origine anche il mantenimento della tratta Arcisate-Porto Ceresio, che riaprirà declassata a diramazione secondaria. Lungo la linea sono presenti due gallerie: Induno (950 m) e Bevera (970 m). **Di seguito tutte le caratteristiche del progetto.**

Opera costruita	lunghezza
Trincea in ambito urbano	3.552 metri
Galleria artificiale	671 metri
Galleria Naturale	1.340 metri

Trincea	2.331 metri
Ponte	40 metri
Viadotto	438 metri
Rilevato	53 metri
TOTALE	8.425 metri

ARCISATE STABIO TRACCIATO

Il tracciato della ferrovia costruito ex novo o ricostruito con il cantiere dell'Arcisate Stabio si colloca **tra il viadotto sul fiume Olona**, posto a nord di Varese in collegamento con il territorio di Induno Olona, **ed il confine di Stato Italia – Svizzera**. Il percorso ferroviario attraversa i territori comunali e i centri urbani dei comuni di **Induno Olona** e **Arcisate**, proseguendo nel contesto rurale della valle del fiume Bevera per poi terminare nella piana di **Gaggiolo, nel comune di Cantello**, dove si collega con il tratto Stabio Mendrisio, appena potenziato da parte delle Ferrovie Federali Svizzere. La tratta in territorio italiano si sviluppa per circa **8 chilometri**, di cui 4,5 di raddoppio in sede del tratto di linea esistente da Induno Olona al bivio per Porto Ceresio e 3,7 chilometri di nuova linea a doppio binario fino al confine di stato.

I TRENI DELL'ARCISATE STABIO

A regime la nuova linea avrà una **capacità di traffico di 8 treni passeggeri ogni ora** (quattro coppie) per i collegamenti Mendrisio-Varese, Lugano-Malpensa, Como-Varese (cambiando senso di marcia a Mendrisio). Garantirà anche il collegamento Svizzera Occidentale – Svizzera orientale (passando da Gallarate). La linea sarà dedicata al servizio passeggeri con velocità di tracciato di 100 km/h e tre fermate tra Varese e la Svizzera: Induno Olona, Arcisate e Gaggiolo. Appena sarà possibile aggiorneremo anche la parte che riguarda gli **orari treni Arcisate-Stabio**. Gli **orari ufficiali e definitivi** – spiegano dalle ferrovie SBB – **saranno resi noti il 23 novembre**, due settimane prima del cambio orario (fissato per il 10 dicembre), ipotetica data di attivazione della nuova linea.

Tuttavia una bozza degli orari è già disponibile, attraverso il [sito progetto-orario.ch](http://sito.progetto-orario.ch), che sottopone preventivamente al parere dei cittadini le ipotesi di orari del sistema di trasporto pubblico. L'orario ipotetico della nuova linea si può scaricare cliccando [qui](#). Attenzione: **ricordatevi che è una bozza, gli orari definitivi devono ancora arrivare**. Da Varese partirà un treno ogni mezz'ora, con destinazione alternata verso Como (uno all'ora) e Bellinzona (uno all'ora).



I convogli utilizzati sono **modello Flirt** della casa produttrice svizzera **Stadler** e saranno di proprietà di **Tilo**, la compagnia di trasporto transfrontaliero. I convogli sono stati progettati per funzionare sotto due tensioni, quella italiana a 3000 Volt corrente continua e quella svizzera a 15000 Volt corrente alternata. Il punto di passaggio tra le due diverse tensioni si trova sul ponte al Gaggiolo.

PERCHE' LA FERROVIA ARCISATE STABIO?

La Ferrovia Arcisate Stabio è nota come **Ferrovia Lugano-Malpensa** perché fin dalle origini venne pensata come nuovo collegamento tra il Canton Ticino, il Varesotto e l'aeroporto internazionale di Malpensa. Garantisce inoltre un comodo accesso ai **lavoratori frontalieri** italiani diretti quotidianamente in Ticino: la nuova ferrovia servirà a ridurre il traffico stradale dei cosiddetti "frontalieri". La linea consentirà anche di realizzare **treni di collegamento Varese-Como passando da Mendrisio**, ricostituendo una relazione tra le due città prealpine che era scomparsa negli anni cinquanta.

PERCHE' LA FERROVIA ARCISATE STABIO?

Gli orari ufficiali della ferrovia Varese-Arcisate-Stabio-Lugano non sono stati ancora resi noti da **Tilo**, la compagnia italo-svizzera che gestirà il collegamento. Gli orari saranno resi noti ufficialmente il 23 novembre 2017, due settimane prima dell'avvio del servizio.

ARCISATE STABIO AVANZAMENTO LAVORI

A metà gennaio del 2017 è **caduto l'ultimo diaframma** e la galleria sotto il colle San Bernardino a Induno Olona è stata aperta. In quell'occasione il ministro delle Infrastrutture **Graziano Delrio** e il Governatore lombardo **Roberto Maroni** hanno ribadito il risoetto dei tempi e l'apertura a dicembre 2017.

GLI ORARI DELLA FERROVIA VARESE ARCISATE STABIO LUGANO

A luglio del 2017 è stata invece [aperta la galleria delle Bevera](#), ultimo diaframma per permettere il passaggio della tratta. In estate era prevista la fine dei lavori e ad inizio ottobre è iniziata una vera e propria corsa contro il tempo per arrivare ad inizio dicembre con l'opera compiuta.

COSTO BIGLIETTI FERROVIA VARESE ARCISATE STABIO LUGANO

Il dettaglio dei costi di biglietti e abbonamenti della nuova ferrovia li trovate cliccando [qui](#), con le diverse tratte da Varese, Valceresio, Gaggiolo, Mendrisio, Lugano e Como.

I PROBLEMI DEL CANTIERE E I RITARDI AL PROGETTO

Il cantiere per la realizzazione dell'Arcisate Stabio, dopo molti anni di dibattiti e progettazione, è stato aperto nel 2009. Ancora in una delle ultime [ispezioni a luglio del 2011](#) la situazione sembrava perfettamente in linea con i tempi del progetto ma le cose sarebbero presto cambiate. I primi problemi non hanno tardato molto a palesarsi [sotto forma di arsenico](#). Quello naturale, presente sottoterra, conosciuto da molti geometri in Valceresio, ma inspiegabilmente sottovalutato nella progettazione dell'opera e del cantiere. Questa particolare sostanza, secondo le norme vigenti, non può essere spostata da dove si trova o, comunque, questo andrebbe fatto seguendo particolari procedure e forme di stoccaggio che hanno fatto inevitabilmente [lievitare i costi](#).

REPORTAGE SUL CANTIERE A FEBBRAIO 2013

Questa problematica ha innescato una serie di accuse e un [contenzioso tesissimo](#) tra Rete Ferroviaria Italiana, che ha commissionato i lavori, e la Ics Salini, la ditta di proprietà dell'ingegner Claudio Salini, che aveva ottenuto l'appalto ([L'INTERVISTA A CLAUDIO SALINI](#)). Alla fine l'appalto intero è saltato davvero, nel 2014, provocando uno stop totale di mezzo anno e il rischio di ulteriori battaglie a carte bollate. Per tutto il tempo è rimasta una valle tagliata in due, [due paesi sottosopra](#), con la loro microgeografia di passaggi obbligati e nodi viabilistici problematici. Nell'autunno del 2013 avevamo realizzato due reportage sul cantiere che illustravano molto bene la situazione.

A INDUNO OLONA

AD ARCISATE

Alla fine l'appalto è stato rifatto ed è [subentrata l'azienda Salcef](#) che a settembre del 2015 ha [riattivato il cantiere](#) con un [crono programma](#) dei lavori molto serrato. Ad **agosto del 2015** ci fu un [sopralluogo del Ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio](#) che per la prima volta annunciò la fine dei lavori entro il 2017. Da allora il cantiere è stato sotto il [monitoraggio speciale](#) di una cabina di regia che ha coinvolto la Regione, Rfi, l'azienda e i sindaci del territorio. Questo non ha impedito qualche ulteriore colpo di scena come [l'incidente con la gru](#) che si è verificato nel **maggio del 2017**. Tuttavia, i lavori saranno finiti entro il 2017. Con **quattro anni di ritardo** rispetto a quanto preventivato e a quanto concordato con i vicini svizzeri che, invece, hanno fatto filare tutto liscio.

A ottobre 2017 è arrivata anche la [notizia](#) che anche [l'indagine sullo stoccaggio delle rocce all'arsenico](#) è finita con una [richiesta di archiviazione](#) della Procura di Varese.

IL PROGETTO ARCISATE STABIO SUL LATO SVIZZERO

La ferrovia degli svizzeri [ha marciato in orario](#). I tempi e i costi sono stati rispettati nonostante qualche imprevisto dovuto ad una bonifico lungo il cantiere. Va detto che per quanto riguarda il problema dell'arsenico in Svizzera non è stato riscontrato e che gli scavi nel tratto svizzero sono stati un decimo rispetto a quelli necessari per il tratto italiano. Tuttavia la line è stata messa in esercizio a dicembre del 2014. La ferrovia svizzera è stata [inaugurata](#) a novembre 2014, nello stesso momento [questa era la situazione](#) sul versante italiano. Molti di questi aspetti li avevamo affrontati con il responsabile dei lavori durante un [sopralluogo](#) sui cantieri in Svizzera a giugno del 2013.

L'INCIDENTE CON LA GRU

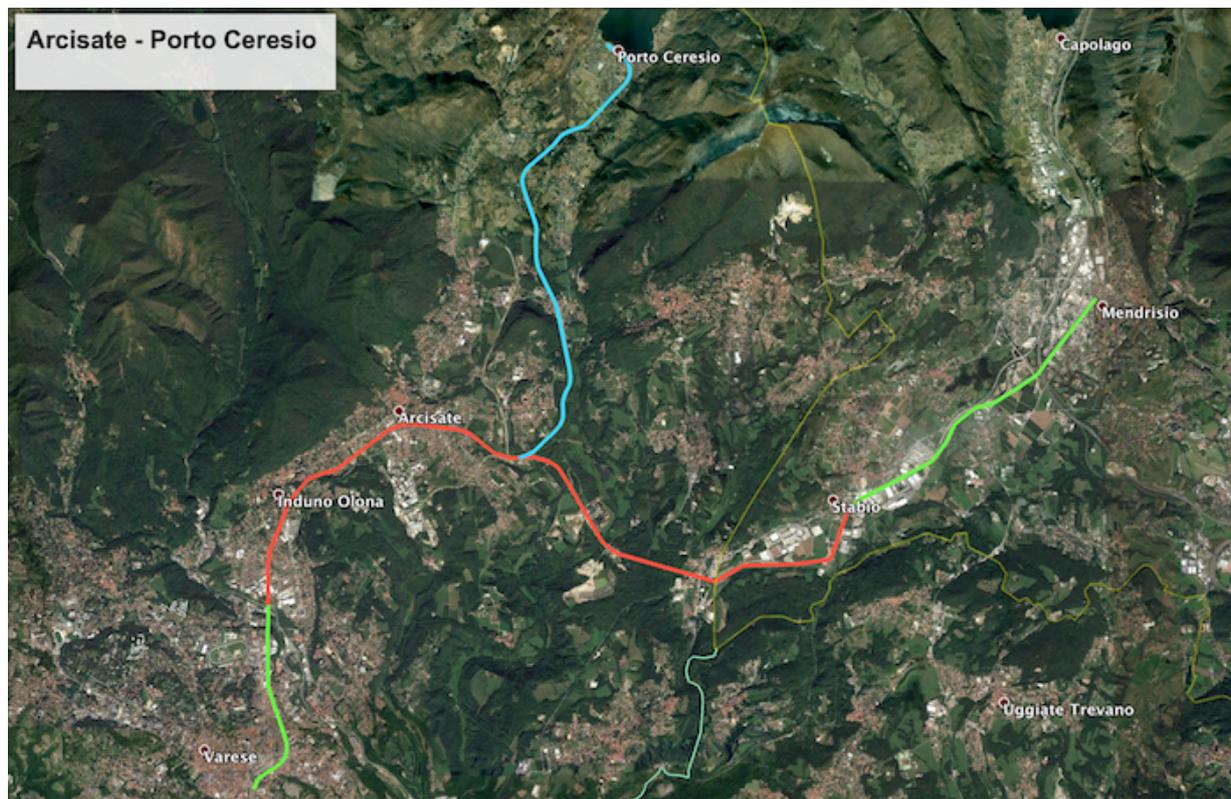
Nella sfortunata storia del cantiere dell'Arcisate Stabio, segnato da problemi che ne hanno determinato alcuni anni di ritardo, il 9 maggio del 2017 si è verificato [un incidente](#) che miracolosamente non ha provocato vittime e feriti ma che ha fatto il giro del mondo per la sua drammatica spettacolarità. nel pomeriggio del 9 maggio l'enorme gru utilizzata per issare le travi sul viadotto della ferrovia ha perso l'equilibrio e si è ribaltata. Fortunatamente il fatto non ha provocato ritardi irrimediabili. Ecco le immagini dell'accaduto:

LE STAZIONI DELL'ARCISATE STABIO

Sulla nuova linea sono è stata realizzata la nuova **fermata di Gaggiolo** (nel territorio del comune di Cantello) e riqualificate e ridefinite le **fermate di Induno e Arcisate**.

LA FERROVIA VARESE PORTO CERESIO

Nel progetto della ferrovia Arcisate Stabio è inserita anche la **riapertura della tratta ferroviaria tra Varese e Porto Ceresio** che venne chiusa il 13 dicembre 2009 proprio in vista dell'avvio del cantiere del collegamento con la Svizzera. Da anni si discuteva sul futuro della linea di Porto Ceresio – che le Ferrovie dello Stato consideravano un “ramo secco” – e quando venne chiusa non c'era affatto la certezza che sarebbe stata riaperta. Per 8 anni binari e stazioni sono stati letteralmente abbandonati e quando nel 2016 si è aperto finalmente il cantiere per la riattivazione della tratta, tra i binari erano cresciuti alberi e cespugli, le infrastrutture erano completamente fuori uso e le stazioni degradate.



I lavori per la **riapertura del collegamento ferroviario** tra **Arcisate e Porto Ceresio** sono iniziati il 14 settembre 2016. L'intervento dovrebbe concludersi entro la seconda settimana di dicembre 2017, in modo da far coincidere la riattivazione del collegamento fino a Porto Ceresio con la partenza della Arcisate Stabio. ([ECCO LA STAZIONE SUL CERESIO](#)).

Nel video i lavori di posa dei binari:

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it