

Regione Lombardia

Giunta Regionale

Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità

Allegato "A"
Valutazione tecnica del progetto

alla deliberazione di Giunta Regionale

n° VII/ del

**Espressione di parere regionale ai sensi del
D.lgs. 190/02 di attuazione della
legge n°443/01 "Obiettivo"**

PROGETTO PRELIMINARE RELATIVO A

**Stazione passante di Malpensa e collegamento con
Gallarate-Rho
Accessibilità da Nord a Malpensa**

Proponente: RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA

INDICE

A.0	SINTESI E CONCLUSIONI	3
A.1	INTRODUZIONE	4
A.1.1	AVVIO PROCEDURA.....	4
A.1.2	CONTESTO DI RIFERIMENTO E SCENARIO PROGRAMMATICO	4
A.2	IL PROGETTO	7
A.2.1	STATO ATTUALE	7
A.2.2	INTERVENTO PREVISTO	7
A.2.3	MODELLO DI ESERCIZIO.....	8
A.3	PRONUNCIA ENTI TERRITORIALI.....	9
A.4	PRESCRIZIONI TECNICO-INFRASTRUTTURALI.....	12
A.4.1	PRESCRIZIONI DERIVANTI DA VALUTAZIONI DI RETE E DI ESERCIZIO.....	12

A.0 Sintesi e conclusioni

Il progetto preliminare **della Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho accessibilità da nord a Malpensa** consiste nella costruzione di un nuovo tratto di linea ferroviaria che garantisce il collegamento da Nord all'aeroporto di Malpensa.

L'intervento è direttamente interconnesso con le linee adiacenti: la Gallarate-Varese direzione Gottardo, la Gallarate-Milano e la Gallarate-Domodossola in direzione Sempione. La realizzazione di tale opera risulterà **fondamentale per le positive ricadute sulla funzionalità ed il miglioramento dei flussi di traffico diretti allo scalo aeroportuale** (allo stato attuale, lo scalo di Malpensa può essere raggiunto mediante il servizio ferroviario "navetta" gestito da FNME da Milano-Cadorna, mentre da Milano Centrale è possibile raggiungere l'aeroporto con un servizio di autobus).

Il progetto depositato prevede la realizzazione dell'intervento per due fasi successive.

La prima fase riguarda la costruzione di una nuova stazione RFI, con funzione di terminal ove attestare i treni provenienti da Nord (da e per Gallarate/Milano); pertanto, le relazioni da Varese e da Domodossola saranno garantite utilizzando il collegamento tra le linee RFI e FNME a Busto Arsizio (tramite il raccordo "X" di prossima realizzazione).

La seconda fase prevede il prolungamento della nuova linea fino ad interconnettersi con l'esistente linea per Domodossola-Sempione e quella per Varese-Gottardo.

La Regione, ricevuto il progetto preliminare presentato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA- in qualità di proponente, **ha sentito i Comuni e gli altri Enti interessati dalla nuova linea ferroviaria** (Provincia di Varese e Parco Ticino) **al fine di rendere il proprio parere in sede CIPE. Gli Enti si sono espressi con atti formali** (in sintesi richiamati **nel capitolo A.3 - Pronuncia Enti territoriali**).

I contenuti del capitolo A.4 - Prescrizioni tecnico-infrastrutturali sono stati elaborati, pertanto, tenendo in considerazione anche le indicazioni degli Enti.

In conclusione, prendendo atto delle risultanze dell'istruttoria svolta, **si esprime parere favorevole solo riguardo alla prima fase del progetto preliminare** in esame, a condizione che siano **recepiti integralmente le prescrizioni riportate al Cap. A.4. In particolare si evidenzia la contrarietà alla realizzazione della nuova stazione RFI al Terminal 1**, con conseguente necessità di **rettifica del fascio binari per consentire l'attestamento dei treni nell'esistente stazione FNME e realizzazione di due nuovi binari integrati con l'attuale stazione**. Per quanto riguarda **la seconda fase, la Regione ritiene di sospendere** ogni valutazione in attesa che venga presentato un quadro trasportistico condiviso di supporto alla soluzione sia di seconda fase che di un collegamento a sud con Milano.

Le prescrizioni regionali tengono conto delle richieste delle Amministrazioni Locali e rispondono, per la quasi totalità, alle osservazioni della Provincia di Varese; non vengono invece completamente soddisfatte le indicazioni richieste dei comuni di Somma Lombardo e Casorate Sempione, laddove i medesimi esprimono forte negatività per problematiche sia trasportistiche che ambientali.

A.1 Introduzione

La presente Relazione, che costituisce l'**Allegato "A - Valutazione tecnica del progetto"**, si riferisce all'istruttoria tecnico-progettuale dell'intervento relativo al progetto di Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarate-Rho – Accessibilità da nord a Malpensa, predisposta a cura della Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità - U.O. Infrastrutture Ferroviarie - Struttura Rete Ferroviaria.

Gli aspetti e le problematiche relative allo **Studio di Impatto Ambientale**, sono esaminate e commentate in specifica relazione istruttoria **Allegato "B - Valutazione dell'impatto ambientale del progetto"**, mentre **gli aspetti urbanistici** sono contenuti nell'**Allegato "C - Relazione ai fini dell'Intesa Stato-Regione sulla localizzazione dell'opera"** redatte a cura della Direzione Generale Territorio e Urbanistica e proposte, unitamente ed in modo coordinato con il presente documento, alla Giunta Regionale per le determinazioni di competenza.

A.1.1 Avvio procedura

Ai fini della procedura prevista dal D.Lgs. n. 190/2002 (attuazione della Legge 443/2001- Legge Obiettivo), la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Direzione Programmi Investimenti, Diretrici Nord-Ovest di Milano, in qualità di soggetto attuatore dell'intervento ferroviario, ha trasmesso alla Regione Lombardia, per l'espressione del parere regionale e la pronuncia di compatibilità ambientale, il progetto preliminare di stazione passante e collegamento con Gallarate: accessibilità da Nord a Malpensa corredato dallo Studio di Impatto Ambientale.

Il progetto, pervenuto in data **22 dicembre 2003** con prot. S1.2003.20699, ha dato **l'avvio alla procedura approvativa**.

Occorre precisare che, per l'esame dei progetti inseriti in Legge Obiettivo, è stato costituito (Decreto del Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità n. 4361/191 del 17 marzo 2003) un Gruppo di lavoro permanente coordinato dalla Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità.

Per l'avvio dell'istruttoria regionale, il progetto e lo studio d'impatto ambientale sono stati presentati al Gruppo di lavoro sopra citato nonché alle Province e ai Comuni interessati il 16 gennaio 2004.

Tutti i soggetti sono stati invitati a presentare le proprie osservazioni entro il 16 febbraio 2004.

Contestualmente alla presentazione, su richiesta della Regione, il progetto suddiviso per ambiti territoriali è stato consegnato a tutti gli Enti locali interessati da parte di RFI S.p.A.

A.1.2 Contesto di riferimento e scenario programmatico

Il progetto in esame rientra tra gli interventi riguardanti il sistema ferroviario del **Corridoio Plurimodale Padano - Accessibilità ferroviaria a Malpensa**.

La riprova della strategicità dell'intervento, che ne ha determinato il collocamento nel **Primo Programma della Legge Obiettivo**, è il suo inserimento nell'**Intesa Generale Quadro** tra Governo Nazionale e Regione Lombardia, sottoscritta nell'aprile 2003, per dare completa attuazione al programma di interventi infrastrutturali per la Lombardia.

La nuova tratta ferroviaria è **fondamentale per l'aeroporto intercontinentale di Malpensa 2000** e per il miglior inserimento dei flussi di traffico diretti allo scalo poiché sono in corso, di realizzazione e di progettazione avanzata, numerose opere che rientrano nel complesso Piano dell'accessibilità a Malpensa. In particolare, l'infrastruttura svolgerà un ruolo rilevante nell'offerta di trasporto ferroviario per l'intero settore Nord della Lombardia e per i servizi commerciali connessi

ai **valichi transfrontalieri del Sempione e del Gottardo**, rappresentando un **elemento strategico all'interno della rete d'accesso ai valichi**.

L'opera è funzionalmente inserita nel più ampio sistema dei potenziamenti che trasformeranno, negli anni futuri l'assetto infrastrutturale del settore nord occidentale lombardo, resi necessari a fronte dell'attuazione di grandi progetti di rilevanza sovregionale quali Alp Transit, Quadrilatero delle merci, Hub Internazionale di Malpensa/cargo City.

Per quanto riguarda il progetto Alp-Transit, in territorio elvetico, gli interventi sono in avanzato stato per la realizzazione della direttrice Nord-Sud ferroviaria attraverso le Alpi; tale corridoio è destinato sia ai treni viaggiatori veloci, sia a quelli merci e comprende:

- La costruzione di un nuovo tunnel del Lotschberg, sulla direttrice del Sempione il cui programma dei lavori, presuppone l'attivazione del primo binario entro il 2007, mentre per il raddoppio si dovrà attendere il 2017;
- La realizzazione della nuova linea AC/AV del Gottardo, da Zurigo a Lugano, che richiede la costruzione del tunnel di base del San Gottardo e la galleria del Monte Ceneri. I tempi previsti sono il 2015 per la galleria di base, mentre 2017 per quella del Monte Ceneri che consentirà il prolungamento sino a Lugano.

La Lombardia è pertanto collocata strategicamente rispetto alle grandi direttrici del trasporto ferroviario di valenza internazionale; ed è in questa logica che si pongono gli interventi programmati sui valichi alpini e sulle tratte di collegamento nazionali.

Con riferimento alle ferrovie lombarde, il sistema delineato dalle reti di adduzione ai valichi del Sempione e del Gottardo ha consentito di meglio definire le strategie per quanto riguarda il futuro assetto e la configurazione dell'integrazione dei nuovi interventi nella rete europea.

Tale schema prevede per il traffico merci (progetto Alp-Transit) i seguenti collegamenti:

- La gronda ovest con il potenziamento della direttrice Bellinzona-Luino-Sesto Calende-Novara-Alessandria per i flussi diretti a Genova;
- La gronda est con la realizzazione della nuova linea Chiasso-Como-Seregno-Levate-Treviglio per i flussi in direzione sud ed est;
- La cintura sud con il potenziamento della direttrice Mortara-Pavia-Casalpusterlengo-Codogno-Cremona per i flussi ovest-est.

Per il servizio viaggiatori:

- Il collegamento Lugano-Milano attraverso il quadruplicamento della Como-Seregno-Monza-Milano;
- Il terzo binario della Rho-Gallarate;
- Il collegamento transfrontaliero Arcisate-Stabio;
- L'accessibilità a Malpensa da Nord.

Gli interventi in esame sono coerenti con la programmazione regionale e con il **Programma Regionale di Sviluppo della VII Legislatura**, approvato con deliberazione del Consiglio regionale del 10 ottobre 2000, in particolare con l'obiettivo programmatico 8.3 "Riqualificazione e potenziamento delle infrastrutture di trasporto in Lombardia" l'obiettivo specifico 8.3.5 "Integrazione del sistema infrastrutturali ferroviario lombardo nelle reti europee" e l'obiettivo gestionale 8.3.5.4 "Attuazione del Protocollo d'Intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea".

In particolare il progetto è altresì incluso:

- nel "**Protocollo d'Intesa per la definizione degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario lombardo e della sua integrazione nella rete europea**" sottoscritto in data 4 luglio 2002 da Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A nel quale, tra i vari temi trattati, si annovera l'Alta Capacità e il trasporto passeggeri a lunga percorrenza;
- nel "**Piano decennale per lo sviluppo delle infrastrutture lombarde**" (approvato con

D.C.R. n. VII/620 del 22 ottobre 2002), nel quale sono indicate le opere ritenute necessarie per l'infrastrutturazione del territorio regionale;

Inoltre l'intervento di accessibilità a Malpensa da Nord è inserito nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, nonché nella "**Intesa Generale Quadro**" (scheda intervento F/02e) sottoscritta l'11 aprile 2003 tra Governo e Regione Lombardia, in attuazione della Legge 443/2001 (Legge Obiettivo).

All'interno del quadro programmatico sin qui rappresentato, **il progetto di accessibilità a Malpensa da Nord riveste un importante ruolo che produrrà positive ripercussioni sul sistema della mobilità lombarda e anche nazionale**, rispondendo in particolare alle sicure previsioni di crescita del bacino di utenza del trasporto regionale/metropolitano con le relazioni veloci internazionali che interessano il territorio del Nord-Ovest e dei servizi sull'aeroporto di Malpensa realizzati a seguito della sua connessione a rete.

A.2 Il progetto

A.2.1 Stato attuale

Nella situazione esistente, l'aeroporto di Malpensa è collegato a Milano mediante un servizio ferroviario gestito dalla FNME sulla tratta Milano-Cadorna/Malpensa-Terminal 1. Il servizio è garantito tramite 31 coppie di treni (32 nei giorni festivi) e 4 coppie di autocorse al giorno.

Da Milano Centrale è possibile raggiungere l'aeroporto con un ulteriore servizio di autocorse.

Entro il 2008, si prevede la realizzazione di un raccordo denominato "X" a Busto Arsizio tra le linee FS e FNME e del collegamento tra Milano Farini e Milano Bovisa.

Il primo permetterà l'accesso all'attuale stazione di Malpensa FNME da nord (Varese e Domodossola), il secondo da sud mediante un servizio diretto da Milano Centrale via Bovisa-Saronno (Passantino).

A.2.2 Intervento previsto

Il progetto "**Accessibilità da Nord a Malpensa**", prima parte del più ampio programma denominato "**Stazione passante di Malpensa e collegamento con Rho-Gallarate**", consiste in un collegamento principale a doppio binario tra l'aerostazione e l'esistente linea Gallarate-Varese, e in due interconnessioni (sempre a due binari), poste sulla linea principale Gallarate-Domodossola posizionate rispettivamente da e verso nord (Sempione) e da e verso sud (Milano).

Al fine di consentire l'interconnessione tra i vari rami, che in questa porzione è in stretto affiancamento con la ex SS 33 del Sempione, l'attuale linea Gallarate-Domodossola, dovrà essere deviata verso sud-ovest per un tratto di circa un chilometro mediante la realizzazione di una galleria artificiale e di una trincea.

Il tracciato ha origine in corrispondenza della punta scambi del collegamento tecnico con la rete FNME a sud di Malpensa e dopo un primo tratto in trincea entra in galleria artificiale per realizzare, in corrispondenza del Terminal 1 (pk 1+054), la nuova stazione (RFI) in stretto affiancamento a quella esistente delle FNME. Il tracciato prosegue attraversando l'abitato di Case Nuove (Fraz. di Somma Lombardo) alternando tratti in galleria artificiale a tratti in trincea; alla pk 4+147 è prevista la fermata a servizio del Terminal 2 dell'aeroporto.

Il tracciato prosegue sottopassando la parte terminale della pista dell'aeroporto e la ex SS.336, per poi dare origine al camerone necessario, sia per realizzare le diramazioni sotterranee dell'interconnessione Sempione che per realizzare l'attacco alla galleria naturale il cui imbocco è previsto alla pk 6+020 e lo sbocco in località Jerago con Orago alla pk 13+402. Dallo sbocco della galleria sino alla pk 14+900 il tracciato si affianca planimetricamente alla esistente linea Gallarate-Varese.

Il binario pari da Gallarate sovrappassa la ex SS.33 e si collega alla esistente linea Gallarate-Domodossola in direzione Gallarate, il binario dispari procede in trincea affiancando l'esistente linea Gallarate-Luino in direzione Gallarate per poi distaccarsi e andare ad affiancare la Gallarate-Domodossola in direzione Gallarate.

La stazione del Terminal 1 è caratterizzata da quattro binari, due in linea al centro (interasse 4 m), e due laterali di precedenza con banchine ad isola della lunghezza di 400 m ed altezza dal piano del ferro pari a 55 cm.

La fermata prevista al Terminal 2 si presenta invece a due binari con banchina centrale di 400 m di lunghezza.

Il progetto preliminare depositato prevede una soluzione d'accesso da Nord realizzabile mediante **due fasi tecnicamente e temporaneamente separate:**

- **La prima fase** prevede la realizzazione completa dell'armamento e delle tecnologie del binario dispari fino alla pk 8+594 e del binario pari fino alla pk 5+777 nonché delle opere necessarie ad attivare le interconnessioni con la linea Gallarate-Domodossola da e verso Gallarate. Si realizzeranno inoltre le opere civili della galleria naturale per il binario dispari, dalla pk 8+594 alla pk 8+900 e la galleria naturale relativa al binario pari dal pk 5+777 fino alla pk 8+900;
- **La seconda fase** prevede il completamento di tutta la restante parte del progetto (collegamento sulla Gallarate-Domodossola da e verso Domodossola ed alla linea Gallarate-Varese da e verso Varese. **La seconda fase è strettamente connessa con il più ampio quadro infrastrutturale che prevede il collegamento a sud della nuova stazione di Malpensa verso Milano** e per il quale, ad oggi, si conosce solo **uno studio di fattibilità** predisposto da RFI che **non è inserito** nel progetto preliminare oggetto dell'istruttoria.

Di seguito si riportano le caratteristiche tecniche della nuova linea ferroviaria:

SPECIFICA	PROGETTO
Velocità di progetto	140 Km/h
Interasse binari	4 m
Pendenza massima	12/20 ‰
Codifica trasporto combinato	P/C 50 p.m.
Sagoma cinematica	Gabarit C
Categoria peso assiale	D4, E4
Tensione di alimentazione	3000 V cc

A.2.3 Modello di esercizio

Relativamente al modello di esercizio futuro il progetto preliminare depositato stabilisce che i treni dispari sono quelli con origine da Malpensa in direzione nord e pari quelli in verso opposto.

Fase 1 (2013)

In questa fase la nuova stazione di Malpensa RFI funziona come Terminal dove si attestano i treni provenienti dalla linea a nord.

La stazione è interessata da un traffico complessivo di 24 treni (12 coppie) da/per Gallarate direzione Milano effettuato con materiale tipo ETR 4x0.

Le relazioni da Varese e Domodossola sono garantite utilizzando il collegamento tra la linea RFI ed FNME a Busto Arsizio tramite il raccordo "X".

Fase 2 (2019)

In questa fase sono realizzati: il prolungamento della nuova linea verso nord fino ad interconnettersi con l'esistente tratta per Varese ed il collegamento con la linea del Sempione.

Verso sud è prevista una nuova linea per Milano oggetto di altro progetto.

La stazione sarà interessata complessivamente dal seguente traffico:

- 40 treni (20 coppie) passanti per la relazione Milano-Svizzera via Domodossola;
- 10 treni passanti per le relazioni ad anello Bologna/Venezia-Milano-Malpensa-Milano-Bologna/Venezia;
- 32 treni attestati provenienti da Lugano via Varese;
- 28 treni passanti per la relazione Milano-Zurigo via Varese.

A.3 Pronuncia Enti territoriali

In data **16 gennaio 2004 la Regione Lombardia**, al fine di espletare le necessarie verifiche per l'espressione del parere regionale di competenza in merito al progetto preliminare, **ha invitato** con nota prot. S1.2004.172 del 8 gennaio 2004, tutti gli Enti territoriali interessati, unitamente al Gruppo di lavoro interdirezionale permanente, alla presentazione del **Progetto preliminare** e dello **Studio di Impatto Ambientale** relativo a "Stazione passante di Malpensa e collegamento con Gallarte-Rho - Accessibilità da Nord a Malpensa", al fine di ottemperare a quanto previsto al comma 5, art. 3 del D.Lgs 190/02; e precisamente:

Provincia di Varese;
Comune di Ferno;
Comune di Vizzola Ticino;
Comune di Somma Lombardo;
Comune di Casorate Sempione;
Comune di Gallarate;
Comune di Cavarina con Premezzo;
Comune di Jerago con Orago;
Comune di Albizzate;

Consorzio Parco Ticino

Per il Gruppo di Lavoro:

- *D.G. Presidenza*: U.O. Programmazione.
- *D.G. Infrastrutture e Mobilità*: U.O. Viabilità; U.O. Infrastrutture ferroviarie.
- *D.G. Territorio e Urbanistica*: U.O. Pianificazione e programmazione territoriale; U.O. Difesa del territorio.
- *D.G. Qualità dell'Ambiente*: U.O. Protezione ambientale e sicurezza industriale; U.O. Attività estrattive e recupero ambientale; U.O. Pianificazione ambientale e gestione parchi; U.O. Prevenzione inquinamento atmosferico e autorizzazione integrata ambientale.
- *D.G. Agricoltura*: U.O. Sviluppo e tutela del territorio rurale e montano.
- *D.G. Risorse idriche e Servizi di pubblica utilità*: U.O. Risorse idriche.
- *D.G. OO. PP., Politiche per la casa e protezione civile*: U.O. Opere Pubbliche.
- STER di Varese;
- A.R.P.A. - Dipartimento provinciale di Varese
- A.S.L. di Varese

A seguito della presentazione del progetto preliminare di cui in premessa e nei termini indicati dalla Regione Lombardia con nota prot. S1.2004.172 del 08 gennaio 2004, i Comuni interessati, la Provincia di Varese, il Parco del Ticino e i componenti del Gruppo di lavoro hanno trasmesso i propri pareri/osservazioni in ordine agli aspetti tecnici ed ambientali.

Per gli aspetti ambientali si rimanda all'Allegato B, mentre gli aspetti tecnici sono raccolti nella seguente tabella dell'Allegato A, parte integrante della delibera di espressione del parere regionale.

Ente	Atto	Sintesi delle osservazioni/prescrizioni
PROVINCIA DI VARESE	Lettera Prot. n. 57502 del 28.04.2004 D.G.P. n. 163 del 27.04.2004	Chiede di spostare la stazione T1 in corrispondenza di quella FNME; spostare verso W la linea per evitare l'abbattimento di un albergo ed abitazioni nella Fraz. Case Nuove; evitare la realizzazione della prima trincea per mantenere la destinazione delle aree così come previsto dal Piano d'Area di MXP; traslare il tracciato verso N dalla seconda trincea alla stazione al T2; in termini di esercizio non si ritiene utile la stazione T2; spostare verso S il tracciato relativo alla tratta nel comune di Casorate Sempione al fine di ridurre l'impatto sul territorio;
COMUNE DI FERNO	Lettera 30.03.2004 Prot. n.3981/SR/sr	Considerato che il progetto prevede numerose opere da realizzare nel sedime aeroportuale, ritiene opportuno che il Comune partecipi ad ogni incontro pur non presentando particolari controdeduzioni.
COMUNE DI VIZZOLA TICINO	D.G.C. n. 9 del 05.02.2004	Segnala l'impossibilità di utilizzare la cava Altea quale sito per il conferimento del materiale di risulta. La cava è convenzionata con il comune per la realizzazione di un piano di recupero già iniziato è che sarà terminato prima dell'inizio delle opere di costruzione della ferrovia.
COMUNE DI SOMMA LOMBARDO	D.G.C. n. 62 del 13.04.2004	Non condivide il progetto in quanto il tracciato interferisce con la Frazione di Case Nuove che resta intrappolata tra la ex SS 336, la ferrovia e l'aeroporto; il tracciato interferisce con fabbricati esistenti (albergo+banca); il progetto prevede espropri di aree interessate dal Patto OGMA e da un PRUSST; il progetto prevede l'esproprio di aree non ricomprese dalla delocalizzazione con ulteriore danno per i residenti; segnala possibili disagi per le aree di cantiere. Sono inoltre segnalate alcune criticità specifiche legate all'impatto che l'opera avrà sul territorio.
COMUNE DI CASORATE SEMPIONE	D.G.C. n. 7 del 27.01.2004	Non condivide il progetto in quanto il tracciato interferisce con infrastrutture sportive (private); AZIENDA AGRICOLA Gallivanoni; condutture Consorzio Arno-Rile-Tenore; vasche spagliamento comunali (dismesse); PIP in concomitanza della ex SS 33 del Sempione; Pozzo della Tensa; falde acquifere e pozzi; viabilità S.P. 68; sentieri Brughiera (ERSAF). Conferma inoltre le osservazioni presentate dal comune di Somma.
COMUNE DI GALLARATE	D.G.C. 29.12.2003 n.433	Chiede il mantenimento delle direttrici viarie presenti superabili solo mediante sottovia che dovranno essere realizzati da RFI; vengono altresì chieste opere di mitigazione per abbassare il livello di rumorosità e vibrazione lungo le linee esistenti.
COMUNE DI CAVARIA CON PREMEZZO	Nota prot. n. 5679 del 23.04.2004	Conferma le osservazioni presentate dal comune di Somma e segnala che il tracciato interferisce con le falde acquifere (pozzi) esistenti.
CONSORZIO PARCO TICINO	Nota prot. n. 728/13911/2003/SP del 29 dic. 2003	Segnala che il progetto non rispetta le previsioni del piano d'Area di Malpensa; l'infrastruttura peggiora la situazione ambientale; l'area è oggetto di interventi di riqualificazione ambientale; potenziamento della rete ferroviaria e ridimensionamento della rete viaria; valutazione di incidenza del SIC "Brughiera del Dosso"; opere di mitigazione e compensazione da concordare con il Parco; stipula di convenzione per l'acquisizione di aree e la sistemazione forestale delle stesse o di altre prossime al tracciato.

Pareri espressi dal Gruppo di Lavoro Interdirezionale

Ente	Data parere
REGIONE LOMBARDIA - DG Qualità dell'ambiente U.O. Protezione ambientale e sicurezza industriale	Nota T1.2004.4092 del 16.02.2004
REGIONE LOMBARDIA - DG Qualità dell'ambiente U.O. Attività estrattive e recupero ambientale	Nota T1.2004.6289 del 9.03.2004
REGIONE LOMBARDIA - DG Qualità dell'ambiente U.O. Prevenzione inquinamento atmosferico e autorizzazione integrata ambientale	Nota T1.2004.4147 del 16.02.2004
REGIONE LOMBARDIA - DG Agricoltura U.O. Sviluppo e tutela del territorio rurale e montano	Nota M1.2004.8876 del 19/03/04
REGIONE LOMBARDIA - DG Territorio e Urbanistica U.O. Difesa del territorio	Nota Z1.2004.42371 del 16/11/04
REGIONE LOMBARDIA - DG Qualità dell'ambiente Struttura Azioni per la gestione delle aree protette e difesa della biodiversità	Nota T1.2004.25806 del 01.12.2004
ARPA - Dipartimento di Varese	Nota Prot.n. 19302 del 16/02/04
ASL Varese	Nota Prot.n. DP043Ii19B - 014DPM0013432 del 11.02.2004

La concertazione con gli Enti locali interessati, avviata a seguito della presentazione da parte di RFI del progetto preliminare, ha portato ad un'espressione sostanzialmente favorevole per la maggior parte dei comuni (Ferno, Vizzola Ticino, Cavaria con Premezzo, Jerago con Orago, Albizzate e Gallarate) e della Provincia di Varese. Il Parco del Ticino ha posto una serie di condizioni accoglibili (realizzazione di opportune opere di mitigazione, valutazione di incidenza sul SIC "Brughiera del Dosso" rispetto delle previsioni del Piano d'Area di Malpensa ecc.) che consentirebbero l'espressione del parere favorevole. I Comuni di Somma Lombardo e di Casorate Sempione hanno invece espresso forte negatività sulla base di argomentazioni generali riguardo sia alle finalità trasportistiche del progetto (traffico passeggeri e merci), sia alle problematiche ambientali di vario ordine (ambientale ed idrogeologico), richiedendo l'applicazione della procedura di VAS (Valutazione Ambientale Strategica), procedura comunitaria non ancora recepita dall'ordinamento nazionale e regionale.

A.4 Prescrizioni tecnico-infrastrutturali

La Regione Lombardia, ai sensi del comma 5 art. 3 del D.Lgs. 190/2002, esprime il parere di competenza sentiti gli Enti che si sono espressi con proprio atto, come riportato nel capitolo precedente A.3.

Gli atti sono stati esaminati dalla Regione che ha provveduto alla verifica dei contenuti della richiesta/segnalazione direttamente con l'Ente, ove necessario.

Il Proponente è stato reso edotto dei contenuti degli atti pervenuti in Regione.

Le richieste degli Enti si intendono recepite, laddove ne sussistano i presupposti, con il presente parere come previsto dall'art. 3 del D.Lgs 190/2002.

Successivamente alla formale trasmissione del progetto preliminare alla Regione Lombardia e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione, ha condotto degli approfondimenti progettuali con le amministrazioni locali e con i tecnici proponenti dell'opera finalizzati all'ottimizzazione del tracciato depositato.

La Regione Lombardia, sulla base anche delle richieste pervenute dalle amministrazioni locali, prescrive le seguenti varianti progettuali in ordine agli aspetti infrastrutturali descritte nel successivo paragrafo A.4.1 che devono essere recepite nella fase di stesura del progetto definitivo dell'opera, ad implementazione e ottimizzazione del progetto preliminare.

A.4.1 Prescrizioni derivanti da valutazioni di rete e di esercizio

Il progetto preliminare presentato dal proponente RFI prevede una soluzione d'accesso da Nord all'Aeroporto Intercontinentale di Malpensa realizzabile mediante due fasi tecnicamente e temporalmente distinte:

- **la prima fase (2013)** comprende la realizzazione di una nuova stazione e di una fermata, rispettivamente in corrispondenza dei due terminal aeroportuali T1 e T2, nonché l'asta ferroviaria fino al collegamento, all'altezza della stazione di Gallarate, con la linea storica in direzione Milano. Tale intervento consentirà **unicamente un collegamento da Milano Centrale via Rho-Gallarate con attestamento dei treni presso la nuova stazione RFI al Terminal 1 di Malpensa**. Durante la prima fase **le relazioni da Varese (Lugano) e da Domodossola (Sempione) saranno garantite dal cosiddetto raccordo "X"** che sarà realizzato a Busto Arsizio e permetterà il collegamento diretto tra le linee RFI e FNME.
- **la seconda fase (2019)** prevede il prolungamento dell'asta ferroviaria, che consentirà **il collegamento diretto da e per Malpensa con il valico del Sempione direzione Briga-Basilea e con Varese-Arcisate in direzione Lugano-Zurigo**, con conseguente non utilizzo del raccordo "X",

La realizzazione della seconda fase comporterà la trasformazione della stazione RFI di Malpensa Terminal 1 da terminale in **Stazione Passante** e il completamento del più ampio programma infrastrutturale per collegare Malpensa da Sud con Milano mediante l'innesto sulla Rho-Gallarate.

Il progetto preliminare depositato, oggetto del presente parere, **non contiene la soluzione verso sud, per la quale ad oggi si dispone unicamente di uno studio di fattibilità predisposto da RFI.**

Fin dalla prima fase il progetto individua la realizzazione di una nuova stazione RFI a 4 binari al Terminal 1, affiancata all'esistente struttura di FNME ma funzionalmente separata per quanto riguarda il piano del ferro, e di una fermata in linea al Terminal 2.

Appare senz'altro evidente che **l'impostazione progettuale di RFI esclude a priori ogni presupposto di integrazione di rete ed utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti, siano esse linea o stazione, proponendo invece un nuovo sistema di rete del tutto autonomo** da quello FNME esistente.

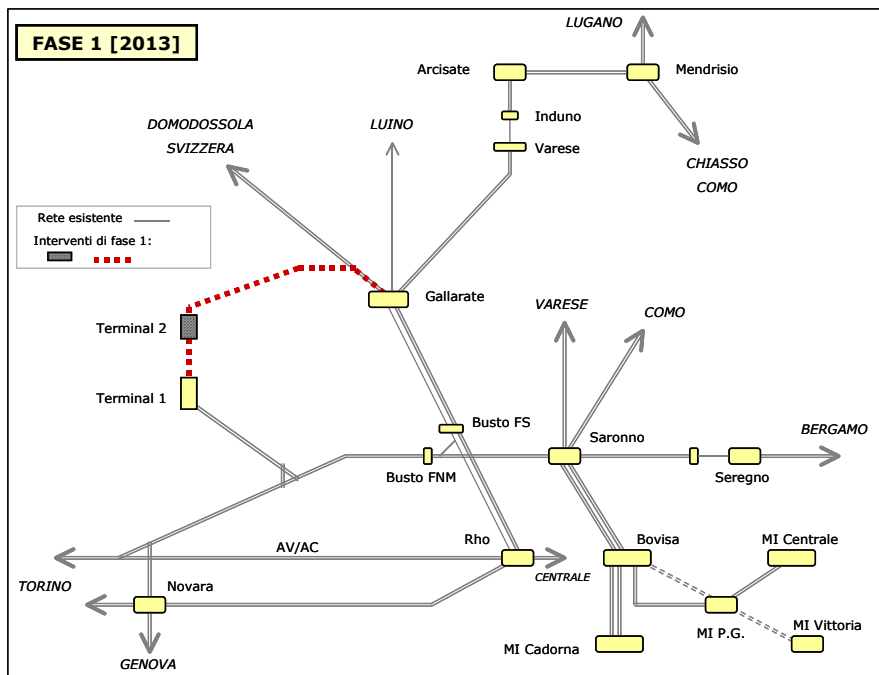
Facendo riferimento pertanto a questo **importante concetto di integrazione di rete** (peraltro prevista dal "Protocollo d'intesa degli interventi di sviluppo del sistema ferroviario Lombardo e della sua integrazione nella rete Europea" sottoscritto tra la Regione Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in data 04.07.2002), si ritiene fondamentale procedere ad una più **puntuale analisi del modello di esercizio** sia di prima sia di seconda fase, correttamente allargato a tutte le relazioni ferroviarie, d'ambito sia internazionale sia regionale, che interessano o interesseranno Malpensa (cosa per altro non riscontrata nella relazione tecnica di esercizio del progetto), **per verificare se la soluzione progettuale proposta da RFI sia coerente con il concetto di integrazione di rete e correttamente dimensionata rispetto ad un prevedibile futuro esercizio.**

Formattato

L'attuazione della prima fase del progetto (solo collegamento da Malpensa Nord a Milano Centrale via Gallarate previsto nel 2013) prevede, secondo progetto, su questa nuova relazione n. 24 treni/giorno.

Questa previsione deve essere sommata alle relazioni ferroviarie oggi esistenti (n. 64 treni/giorno FNME da Milano Cadorna a Malpensa) e a quelle realizzabili entro il 2013 a seguito dell'attivazione del cosiddetto "Passantino" (2007) per le relazioni da Milano Centrale, del raccordo "X" a Busto Arsizio per le relazioni da Varese e Domodossola, del potenziamento della linea FNME Novara-Vanzaghella-Malpensa con il collegamento alla linea AV/AC per le relazioni provenienti da Torino/Genova.

Di seguito si riportano il nuovo schema infrastrutturale e le possibili previste relazioni ferroviarie.



QUADRO DELLE POSSIBILI RELAZIONI CON MALPENSA IN FASE 1 (2013)

RELAZIONE	Treni/giorno	Coppie treni/ora	NOTE
Milano Cadorna – Malpensa	64	2	Attestato da sud
Milano Centrale – Gallarate – Malpensa (per MXP Nord)	24	2	Attestato da nord
Milano Centrale – Malpensa (per Passantino)	40		Attestato da sud
Lugano – Malpensa (per raccordo X)	32	1	Attestato da sud
Bergamo – Seregno – Malpensa	32	1	Attestato da sud
Ipotesi S5 prolungata da Gallarate	32	1	Attestato da nord
Torino/Genova-Novara – Malpensa	32	1	Attestato da sud
TOTALE	256	8	24 / 56 attestamenti da nord al T1 200 attestamenti da sud ripartiti tra il T1 e il T2

- Si precisa che per quanto riguarda la relazione Milano C.le-MXP (per Passantino), il numero dei treni previsti alla data dell'entrata in servizio del Passantino (2007) corrispondenti a n. 64 treni/giorno potrà essere correttamente decurtata di n. 24 treni/giorno corrispondenti alla nuova relazione Milano C.le-MXP (per MXP nord) a seguito della realizzazione della prima fase del progetto. L'aeroporto di Malpensa sarà in ogni caso servito da un totale di n. 160 treni da Milano (Cadorna, Passante, Centrale) pari ad un treno ogni 12 minuti.
- Per quanto riguarda la relazione proveniente da Lugano/Varese, in coerenza con la capacità indicata nel progetto della nuova linea Arcisate-Stabio approvata dal CIPE nel dicembre 2004, non si potrà avere più di n. 1 treno/ora di lunga percorrenza.

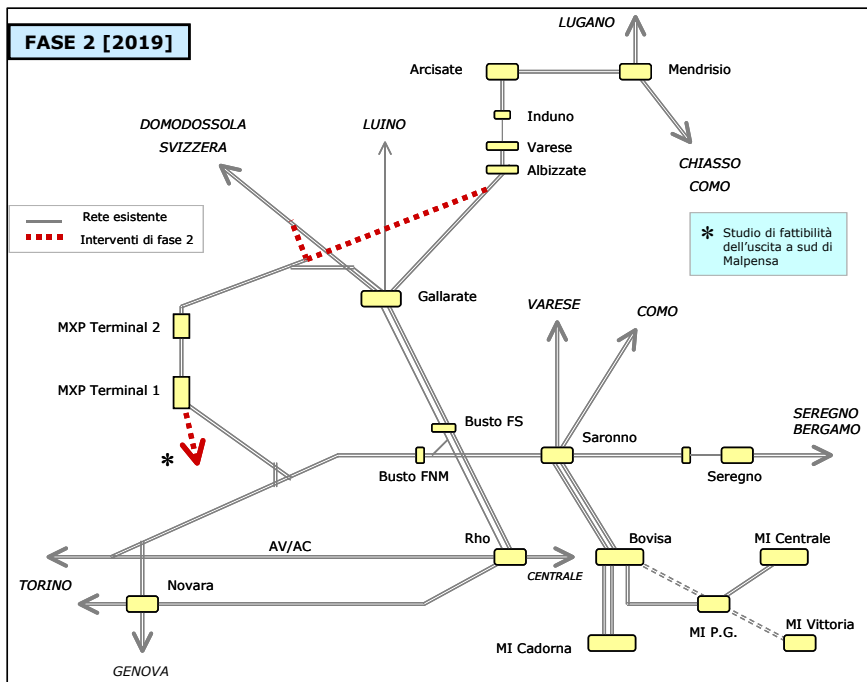
Alla luce dei dati sopra esposti, si ritiene che la **soluzione progettuale proposta da R.F.I. non raggiunga l'obiettivo della necessaria integrazione di rete e di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie esistenti**, in quanto tiene separati i traffici provenienti da nord (previsti in 56 treni/giorno attestantesi nella nuova stazione RFI) da quelli provenienti da sud (previsti in 200 treni/giorno attestantesi nell'esistente stazione FNME).

Tale separazione di rete e delle stazioni esclude anche la possibilità che i previsti treni provenienti da sud possano raggiungere e servire il Terminal 2, precludendo pertanto la possibilità che tale Terminal venga servito ferroviariamente da sud (ovvero da Milano).

Poiché invece sia la Regione Lombardia che il gestore aeroportuale SEA ritengono **necessario servire ferroviariamente i due Terminal aeroportuali** (considerato che attualmente gli utenti del T2 corrispondono a circa 5-6.000.000 di passeggeri/anno pari al 30% degli interi utenti dell'aeroporto) appare necessario inserire i nuovi binari RFI da nord all'interno della stazione esistente FNM (le cui banchine possono raggiungere una lunghezza utile di 360,00 m, in grado quindi di ospitare materiali rotabili internazionali -ETR 500 compresi- previsti da RFI) operando con limitati interventi al segnalamento e all'armamento senza interessare le parti strutturali della stazione stessa.

Conseguentemente alla interconnessione delle reti RFI e FNM all'unica stazione ferroviaria appare indispensabile prevedere al T2 una stazione a 4 binari in grado di ribattere i treni provenienti da sud (T1) creando automaticamente un servizio passeggeri ad elevata frequenza tra le due aerostazioni e **rendendo da subito passante l'esistente stazione di Malpensa**.

La seconda fase del progetto (collegamento con la linea del Sempione e con Lugano via Arcisate previsto nel 2019), pur condivisibile in quanto e coerente con lo scenario infrastrutturale futuro disegnato dal "Protocollo Gottardo", necessita di una **attenta valutazione delle relazioni ammissibili non chiaramente indicate nel progetto**; peraltro, essendo strettamente e funzionalmente collegata ad un'ulteriore sviluppo (prolungamento dei binari a sud di Malpensa verso Milano sulla linea Rho-Gallarate), attualmente in fase di studio di fattibilità da parte di RFI, **risultano carenti i necessari elementi di valutazione**. L'esercizio previsto nella seconda fase **non appare chiaro**, perché bisogna verificare quanti dei servizi navetta di collegamento Malpensa-Milano (previsti nella prima fase) saranno mantenuti a progetto finale quando sarà attivato il servizio di Lunga Percorrenza. Non si è inoltre in grado di conoscere le ripercussioni della seconda fase sul progetto di triplicamento della Rho-Gallarate in quanto, come già indicato nel parere regionale (D.G.R. n. VII/16381 del 13.02.2004) a suo tempo trasmesso al CIPE, tale tratta risulterebbe già satura e tale da non garantire il previsto SFR.



Alla luce di quanto sopra espresso ed in considerazione che l'obiettivo regionale è di raggiungere un'ottimale integrazione infrastrutturale e di rete, nonché di utilizzare al meglio le infrastrutture già esistenti anche al fine di permettere un servizio ferroviario al Terminal 2, **la Regione Lombardia esprime il seguente parere riguardo la prima e la seconda fase del progetto preliminare depositato.**

Parere e prescrizioni relativi agli interventi previsti dal proponente nella prima fase

La Regione Lombardia, per le motivazioni di cui in premessa, **esprime parere favorevole con le prescrizioni** che seguono:

1. L'asse del nuovo **fascio binari RFI** proveniente dal T2, alla progr. Km. 2+000 circa **deve traslare ad est e immettersi nell'esistente stazione FNME** (vedi planimetria n. 1 allegata). Conseguentemente **l'intera proposta progettuale, comprensiva della nuova stazione RFI**, dalla punta scambio nord sino alla punta scambio sud - fine intervento - **viene stralciata e sostituita con l'inserimento di due binari integrati con l'attuale stazione FNME** (vedi planimetria n. 1 allegata). L'esatta collocazione di tali binari e del prolungamento funzionale con l'esistente fabbricato viaggiatori FNME **dovrà essere meglio definita**, prima della stesura del progetto definitivo, tramite **specifico accordo tra RFI e ENAC/SEA**, al fine di coerenza il necessario ampliamento della stazione esistente con le previsioni aeroportuali e la relativa viabilità di servizio (vedi Sez. Trasversale A-A allegata);

2. Il progetto deve essere adeguato prevedendo interventi al segnalamento e all'armamento, presso l'esistente stazione FNME al Terminal 1, **tali da consentire l'allungamento delle attuali 2 banchine** sino ad una lunghezza utile di 360,00 m. **I costi di progettazione e realizzazione degli interventi devono essere ricompresi nel progetto e tali adeguamenti comporteranno la predisposizione di apposito accordo tra RFI e FMNE;**

3. La fermata a 2 binari prevista al Terminal 2 deve essere potenziata a 4 binari tali da consentire la ribattuta dei treni provenienti da sud, **garantendo** quindi **il servizio passeggeri** anche per questo Terminal.

Con riferimento a **tale prescrizione dovrà essere predisposto**, parallelamente alla stesura del progetto definitivo, **un apposito accordo tra RFI e ENAC/SEA** finalizzato alla definizione delle aree sovrastanti, delle demolizioni, delle ricostruzioni e di quanto necessario per la realizzazione della stazione al T2, alla luce degli indubbi vantaggi che ne deriveranno per la struttura aeroportuale;

4. Il Progetto ferroviario, lasciata la stazione esistente (FNME) al Terminal 1 pk 1+050 (in coerenza con le prescrizioni regionali di cui al punto precedente), prosegue in galleria artificiale per raggiungere il Terminal 2 posto alla pk 4+346.

La soluzione progettuale proposta per questa tratta interferisce con la Frazione Case Nuove del comune di Somma Lombardo dove, al fine di consentire la realizzazione dell'opera, sono previste alcune demolizioni di edifici con destinazione varia.

In particolare alla pk. 2+000, corrispondente all'inizio della trincea TR02, la stessa comporta la demolizione di alcune abitazioni private e compromette parzialmente un recente edificio utilizzato da un Istituto Bancario.

Continuando verso nord, la galleria artificiale GA03 interferisce con un hotel, un ristorante ed un'abitazione privata con annesso distributore di benzina.

Va infine rilevato che le costruzioni da demolire sono attualmente utilizzate come abitazione principale e che le stesse non rientrano tra quelle assoggettate alla procedura di delocalizzazione a seguito dell'ampliamento dell'Aeroporto Intercontinentale Malpensa 2000, mentre gli edifici ad uso pubblico (hotel, ristorante e banca) sono costruzioni di recente realizzazione utilizzate a servizio della vicina aerostazione.

Alla luce di quanto sopra evidenziato, **si prescrive il seguente adeguamento planimetrico del tracciato ferroviario:**

In uscita dalla Stazione FNME (pk 1+600 circa) il tracciato prosegue in rettilineo sino alla pk 2+140 circa per poi piegare, con una curvatura di $R= 521/525$ m, sino a raggiungere la S.P. 52 Tornavento/Somma Lombardo alla pk 2+400 circa. Il percorso continua per un tratto rettilineo sino alla pk. 2+600 circa, per poi impostare un'ulteriore curva di $R= 617/621$ m, raggiungendo il tracciato previsto dal progetto preliminare alla pk 3+400 circa. Tale soluzione consente di eliminare le demolizioni previste e ridurre notevolmente le interferenze con gli edifici adibiti a banca, ristorante e hotel di cui sopra. Il nuovo tracciato si mantiene sotto la S.P. 52 evitando interferenze con il SIC denominato "Brughiera del Dosso".

Le trincee di aerazione delle gallerie artificiali andranno riposizionate in modo da evitare interferenze con le abitazioni presenti.

I raggi di curvatura così ridotti e ridefiniti comporteranno una riduzione della velocità di esercizio in quella specifica tratta (dalla pk 2+140 alla pk 3+400) da 120 Km/h (progetto preliminare) a 100 Km/h, con un ritardo teorico medio quantificabile nell'ordine di circa 7 sec. e pertanto ininfluente rispetto al modello di esercizio di progetto (vedi planimetria n. 2 allegata).

Parere e prescrizioni relative agli interventi previsti dal proponente nella seconda fase

Per quanto riguarda la seconda fase del progetto preliminare depositato, la Regione Lombardia, pur riconoscendo l'importanza e la necessità del collegamento aeroportuale passante con la rete europea, **sospende ogni valutazione** in attesa che venga presentato un **completo quadro trasportistico condiviso** di supporto alla soluzione infrastrutturale sia di seconda fase che di collegamento a sud con Milano, comprensivo del progetto di quest'ultima tratta.

Dovrà pertanto essere **verificata la soluzione infrastrutturale del prolungamento a sud di Malpensa**, comprensiva di eventuali proposte alternative alla prevista immissione sull'esistente linea Rho-Gallarate della quale, in ogni caso, bisognerà attentamente valutare le conseguenze trasportistiche.

Si ricorda, infatti, che **il provvedimento regionale** con cui si è espresso parere riguardo al potenziamento **della tratta Rho-Gallarate**, ancora in assenza di questa nuova proposta ferroviaria derivante dalla connessione con Malpensa, sollevava notevoli perplessità riguardo alla **capacità infrastrutturale di tale triplicamento** di garantire un corretto Servizio Ferroviario Regionale e si riservava una diversa valutazione qualora il quadro programmatico dovesse cambiare in conseguenza di nuovi e non previsti progetti infrastrutturali.

Solo dopo la verifica di questi elementi potrà essere disponibile un quadro infrastrutturale completo, con una migliore definizione dei futuri servizi ferroviari, tale da permettere una corretta valutazione regionale.

Formattato

Formattato