

La trincea più attesa

Pubblicato: Mercoledì 19 Aprile 2006

 Prima un rombo sordo dalle viscere della terra, poi le prime crepe cominciano a disegnarsi sul muro di cemento che chiude lo scavo. Ed eccola, alle 11.03 in punto, è lei, la **talpa meccanica**, cento metri di lunghezza per otto di diametro, che erompe all'aperto come un mostro preistorico, tra spruzzi di fluidificante e una nebbia di polvere. In questo modo, fra gli applausi degli astanti, **si completa lo scavo della prima canna (1840 metri) dell'interramento Fnm di Castellanza.**

"Meno di nove mesi per scavare 1840 metri di galleria" commenta il presidente delle Nord **Norberto Achille**. "Si dimostra che l'impostazione tecnica del lavoro era quella giusta. E mentre completiamo la seconda canna del tunnel proseguono anche i lavori per il raddoppio della linea Saronno-Novara. I benefici si vedranno in termini di tempi di percorrenza ma soprattutto di frequenza dei treni – passeremo **da 90 a 200 convogli al giorno** su questa linea". E finalmente il Malpensa Express non sarà più solo un ostacolo per i treni dei pendolari. Oggi è per le Nord, di norma bombardate di lamentele per i ritardi, un giorno speciale. La gente spesso teme le grandi opere, e anche a Castellanza le polemiche sono state feroci: ma i lavori per l'interramento dimostrano che si può portare avanti in tempi solleciti anche un'opera di ampio respiro come questa. La tabella di marcia prevede ora lo scavo del secondo e parallelo tunnel, che potrebbe essere concluso già per fine anno, come prevede **Roberto Ceresoli**, direttore di Ferrovie Nord Milano Ingegneria. "Ora si può procedere più velocemente, abbiamo capito con che tipo di terreno abbiamo a che fare e come operare al meglio. Di questo passo **a fine anno completeremo i tunnel**, poi servirà un anno e mezzo per completare tutte le dotazioni di sicurezza e di segnalazione. Nell'**estate del 2008** l'opera sarà pronta per entrare in funzione". E per la seconda stazione chiesta a gran voce dai castellanzesi, da realizzarsi all'imbocco est del tunnel? Ceresoli non si sbilancia: "Si può pensare ad una fermata, il problema è realizzarla in piano". Nel frattempo, riferisce l'ingegnere a capo del progetto, sono a buon punto i lavori per i raccordi con la rete RFI (Ferrovie dello Stato) dove dovrà sorgere la nuova **stazione d'interscambio** tra le due reti ferroviarie.

Soddisfazione anche per l'assessore regionale **Alessandro Moneta**, che ha ricordato il forte interessamento del Pirellone. Da Milano sono infatti arrivati i **140 milioni di euro** necessari a portare avanti i lavori.

L'opera, più volte messa in discussione a livello locale e non solo, nasce da un'idea portata avanti già sotto il governo dell'Ulivo in base a programmi di massima concordati fra l'allora ministro dei trasporti Burlando, le Ferrovie Nord ed un Comune di Castellanza, allora guidato da Livio Frigoli, non più disposto a rimanere tagliato in due dalla ferrovia. Essa è stata poi rimodellata sostanzialmente rispetto ai progetti iniziali, rendendo meno profondo lo scavo, e quindi più abbordabili le pendenze (e i costi). La sua progettazione generale è stata curata da FNM Ingegneria in collaborazione con Metropolitana Milanese ed altri specialisti, mentre quella esecutiva è stata affidata all'Associazione temporanea d'impresa formata da **Strabag, Torno Internazionale, Romagnoli e Cogeis**. La direzione dei lavori spetta a Ferrovie Nord Milano Esercizio, mentre la talpa meccanica, un trionfo della tecnica tedesca, è stata costruita dalla **Wirth**, ed ha già operato con soddisfazione generale nello scavo della linea di metropolitana "Jubilee" di Londra.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it

