

Il ponte del 1960 stava diventando pericoloso

Pubblicato: Venerdì 10 Luglio 2009

Infiltrazioni, usura, problemi di tenuta, sono questi e altri i motivi che hanno reso necessari i lavori della copertura ferroviaria di viale Milano. La ferrovia è del 1865, e fino al '60 viaggiava in trincea. La copertura permise di liberare notevoli spazi per le auto private. Ecco la relazione di ferrovie Nord Milano sull'opera:

Il rifacimento si è reso urgente in quanto nel 2004 la struttura ha mostrato segni di grave ammaloramento con distacco di materiali sulla linea ferroviaria. Infatti si è reso necessario operare un restringimento della carreggiata stradale per evitare la circolazione in un punto critico e successivamente, poco prima dei Mondiali di Ciclismo, è stato effettuato un intervento urgente di consolidamento e messa in sicurezza dalla sede ferroviaria.

La realizzazione ed il finanziamento dell'intervento è stato regolato con l'Accordo tra la Regione Lombardia, il Comune di Varese e FERROVIENORD sottoscritto l'11 maggio 2005.

In base alle Convenzioni in essere l'80% dell'investimento sarebbe toccato al Comune di Varese, ma la Regione Lombardia ha accettato di concorrere fino al 50% della spesa.

In base a tale accordo FERROVIENORD si è assunta la responsabilità di Stazione Appaltante sia per la progettazione che per la realizzazione dell'opera.

La progettazione è stata affidata a Nord_Ing la società di ingegneria del gruppo con la collaborazione per le strutture degli ingegneri Aceti e Capsoni. In fase di realizzazione FERROVIENORD assicura, con il supporto di Nord_Ing, la Direzione lavori e il Coordinamento della Sicurezza.

L'importo dei lavori a base d'asta è stato di € 4.037.009,28. Il quadro economico complessivo, inclusi tutti gli oneri, interferenze, imprevisti, ecc, è di € 5.413.451,05.

La gara d'appalto è stata vinta dalla impresa GUERRINO PIVATO S.p.A. di Onè di Fonte (TV).

La durata complessiva dei lavori, a motivo delle interferenze sopra descritte, è prevista di 16 mesi con conclusione attesa nel dicembre 2010.

L'intervento è molto consistente (si tratta di rifare una superficie di quasi 2400 mq di trincea coperta: 195 metri di sviluppo per una luce di circa 12 m) e delicato per la necessità di non penalizzare la viabilità, di spostare tutti i sottoservizi e soprattutto di mantenere l'esercizio ferroviario.

L'intervento prevede il consolidamento delle spalle dei cavalcavia e del muro di contenimento lato stazione RFI, la ricostruzione della pilastrata che regge il lato edifici, la demolizione e la ricostruzione dell'impalcato con travi prefabbricate e gli opportuni getti di completamento.

Lo spessore della copertura deve essere mantenuto in 60 cm, dovendo assicurare il franco minimo della ferrovia e rispettare le quote stradali.

Complessivamente si prevede di realizzare circa 700 micropali (per una lunghezza complessiva di circa 10

km).

La difficoltà della demolizione e ricostruzione dell'impalcato è dovuta soprattutto alla necessità di mantenere gli ormeggi della trazione elettrica e quindi le relative travi realizzando progressivamente le travi con i nuovi punti di attacco degli impianti di trazione, che con l'occasione verranno adeguati agli standard attuali. La sede in curva e la sopraelevazione del binario complicano ulteriormente la sequenza operativa.

Particolare attenzione riguarderà la sicurezza della squadre operative anche con procedure innovative di avvistamento treno e di protezione.

La difficoltà dell'intervento è a tutti evidente se si considera l'intensità della circolazione veicolare nell'area interessata dai lavori.

Le macrofasi di lavorazione sono state ottimizzate in collaborazione con il Comune e con la Polizia Municipale in modo da assicurare sempre la circolazione su 2 corsie secondo lo schema abituale (ma dei problemi a livello della strada verranno descritti dal comune).

Va ricordato che vengono intercettati un numero rilevante di sottoservizi, per i quali verranno realizzati nuovi percorsi ed alloggiamenti che faciliteranno i futuri interventi.

Ma a livello della ferrovia le lavorazioni sono ancora più difficili.

La difficoltà principale è quella di dover lavorare garantendo il mantenimento della circolazione ferroviaria, senza interruzione o riduzione del servizio, accettando solo qualche rallentamento e perturbazioni di entità trascurabile.

Le lavorazioni si svolgeranno per quanto possibile di giorno (limitando la circolazione su un solo binario nelle ore di minore intensità del traffico). Tuttavia una serie di attività dovranno necessariamente svolgersi di notte con l'interruzione completa della alimentazione elettrica.

Potendo contare sulla recente esperienza del rifacimento e ampliamento della copertura dei 4 binari nel pieno centro di Milano tra Cadorna e Bovisa, si è confidenti sulla possibilità di limitare i disagi ai residenti.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it