

VareseNews

Viaggio nel cuore della collina, qui passerà l’Arcisate-Stabio

Pubblicato: Giovedì 7 Febbraio 2013



Gallerie e viadotti, “trincee” per i binari. La nuova ferrovia Arcisate-Stabio avanza, s’inizia a vedere l’imponenza delle gallerie dove correranno i treni, a immaginare il tracciato man mano che prende forma: «i lavori di costruzione finiranno a settembre 2014, attivazione prevista per dicembre 2014» dice l’ex assessore alle infrastrutture **Raffaele Cattaneo**. «Scontiamo sei mesi di ritardo per i problemi di smaltimento delle terre di scavo», problemi che ora si avvicinano alla soluzione definitiva con l’ultimo via libera alla **riapertura di una cava dismessa dove stivare le terre all’arsenico**. «**Il 95% del cantiere è aperto**» spiega **Giuseppe Rossi**, responsabile del cantiere dell’impresa costruttrice, la Ingegner Claudio Salini. «**Abbiamo scavato 250 metri sui due fronti della galleria della Bevera**». Lo scavo della galleria di Induno è invece appena agli inizi. «Sono stati completati lavori per 60 milioni di euro, sono da fare lavori per 170 milioni» dice ancora il responsabile di cantiere.

Se i cantieri della ferrovia sono in alcuni punti molto visibili



(in particolare negli abitati di Arcisate e Induno, tratto già esistente ma in ricostruzione), altre parti sono decisamente meno facili da scoprire: vale soprattutto per la **galleria della Bevera, lunga 846 metri, che si sta scavando da un doppio fronte, da Ovest e da Est**. Dentro nel tunnel un grande perforatore pneumatico scava il terreno della collina, formato da sedimenti morenici: un pugno di operai – campani, marchigiani, piemontesi – si muove con ruspe e *dumper* per **spostare i detriti scavati man mano e che vengono rimossi**. All’ingresso del cantiere – dove saranno in futuro i portali della galleria – c’è un tabellone elettronico, che monitora il numero di operai all’interno: sei o sette persone alla volta, per mandare avanti ognuno dei due fronti di scavo. **All’esterno i camion partono verso le aree di stoccaggio provvisorie**, un “portale” all’ingresso lava fiancate e pneumatici di tutti i veicoli per evitare spargimento di acqua, sassi, cemento sulle strade. Un dirigente della Claudio Salini, l’impresa che ha l’appalto principale, ricorda «le multe che fanno le

amministrazioni comunali ai nostri camion». Si parla di piccole contestazioni, in una zona dove abitanti e comitati hanno denunciato con un esposto l'inquinamento prodotto dagli scavi.



Di fronte allo sbocco lato Svizzera della galleria, sta **il viadotto della Bevera: 430 metri, sette campate da 62 metri**. Nella vallata – oggi segnata dalla striscia di fango del cantiere – **sono in costruzione le sei pile intermedie** che sosterranno il ponte, così come le due “spalle” squadrate, alle estremità: «Quest'estate completeremo l'impalcato» spiega ancora il capocantiere.

Se le gallerie e il ponte sono – più o meno – lontane dagli abitati, la questione è ben diversa nel **centro**



di Arcisate e Induno

Olon, dove si stanno scavando le **profonde trincee** dove correranno i binari, separati completamente dal traffico stradale (ponti e ponticelli al posto dei passaggi a livello). La grande trincea di Induno – che avrà una stazione “a ponte”, sopra i binari – è ormai ben definita. «Siamo su questo cantiere per far vedere che le opere nel nostro territorio non sono un modo di dire, ma cantieri in avanzato stato di realizzazione» dice ancora l'ex assessore Cattaneo.



Lo scorso anno, tra autunno 2011 e primavera 2012, i lavori subirono una battuta d'arresto a causa dei problemi di smaltimento della terra all'arsenico. Con i lavori ri-avviati, **l'orizzonte per il termine dei lavori è cambiato: non più gennaio ma dicembre 2014**. Quanto al capitolo costi (lo stanziamento complessivo è di 223 milioni di euro), il pre-accordo economico tra il costruttore Claudio Salini e l'appaltatore RFI (la società delle Ferrovie dello Stato che gestisce i binari) **prevedeva 20 milioni di euro in più per l'ostacolo-arsenico**, più altri 26 da “contrattare” per altre lavorazioni aggiuntive non previste. **«I costi finali – dice Cattaneo – sono ancora in corso di definizione**. Alla fine dei lavori come sempre si farà la valutazione tra eventuali imprevisti ed eventuali risparmi ottenuti sull'opera». Sul versante della tenuta economica delle imprese coinvolte (intoppi possibili, in questo periodo in cui “saltano” tante aziende nell'edilizia), l'ingegner

Claudio Salini, nella foto con Cattaneo, dice che sono «aziende solide», elemento importante in un «cantiere molto complesso».

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it