

■ SELPRESS ■
www.selpress.comDirettore Responsabile
Ferruccio de BortoliDiffusione Testata
142.146**Ferrovie ed effetto maltempo**

Sulla Milano-Novara ritardi di oltre un'ora

**In banchina**
Centinaia
in attesa

Una notte di temporale si è trasformata in una giornata di disagi su molte linee ferroviarie, con una situazione disastrosa sulla Milano-Novara. Il nubifragio di giovedì sera ha provocato la caduta di alberi sui binari e numerosi guasti alla linea di alimentazione dei treni. Risultato: corse soppresse o limitate, ritardi anche oltre l'ora.

A PAGINA 13 Fagnani

L'odissea Giornata nera per migliaia di pendolari: «Chiederemo un incontro in Regione. La colpa non è solo del maltempo»

Tempesta d'autunno, treni bloccati

Guasti da Novara a Gallarate e Mortara: linee interrotte, ritardi a catena

MILANO — Una notte di temporale si è trasformata in una giornata di disagi su molte linee ferroviarie, con una situazione disastrosa sulla Milano-Novara. Il nubifragio di giovedì sera ha provocato la caduta di alberi sui binari e numerosi guasti alla linea di alimentazione dei treni. I tecnici di Rete Ferroviaria Italiana e il personale di Trenord hanno lavorato fino a tarda notte per ripristinare le condizioni di sicurezza, ma le prime corse del mattino, le più affollate, hanno subito pesanti ripercussioni. Risultato: corse soppresse o limitate, ritardi anche oltre l'ora sulla Milano-Gallarate e sulla Luino-Gallarate, sulla Milano-Mortara, sulla Milano-Asso e sulla Milano-Novara. Sulle prime tre linee la cir-

La denuncia

Francesco Ferrante, della Fit-Cisl: «La scarsa manutenzione alla base di tutti questi problemi» colazione aveva già subito interruzioni per tre ore nella notte fra giovedì e venerdì e questo aveva provocato ritardi a catena. La situazione, a parte qualche criticità sulla Milano-Asso e sulla linea per Gallarate, durante la giornata si è risolta, ma non sulla Milano-Novara, dove i disagi sono proseguiti fino a sera. E que-



L'attesa in questa immagine scattata dai pendolari Fabio Mosca alle 8.28 di ieri mattina, viaggiatori appiedati nella stazione di Vittuone

sto, inevitabilmente, ha scatenato la protesta dei pendolari e del relativo comitato.

Il picco si è registrato attorno alle 8.20, quando il treno delle 7.41 è arrivato alla stazione di Vittuone già in ritardo di quaranta minuti e, inaspettatamente, ha concluso lì la sua corsa a causa di un guasto. Oltre mille pendolari si sono ritrovati sulla banchina in attesa dei treni successivi, a loro volta in ritardo e già affollati. Salire era quasi impossibile. I problemi si sono poi susseguiti anche negli orari di morbida, fino al rientro serale. «La situazione era pessima già nei giorni scorsi, senza maltempo. Chiederemo un incontro urgente con le Ferrovie e la Regione per i ritardi e il numero

di carrozze insufficienti» spiegano dal comitato. Neppure Francesco Ferrante, segretario regionale (Fit-Cisl) Lombardia, crede che le lunghissime attese di ieri siano interamente dovute al primo temporale autunnale: «Ancora una volta possiamo toccare con mano che è la manutenzione ad essere scarsa sull'intero parco di

Trenord. Ci risulta che sulla linea di Luino i treni 20301, 20303 e 20307 siano stati soppressi perché un albero era caduto sulla linea, ma per quanto riguarda i convogli della linea per Novara si è trattato di guasti indipendenti dalla bufera».

Di segno completamente opposto le reazioni in arrivo



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

da Rfi, la società del gruppo FS responsabile della rete che in un comunicato si limita a far sapere: «Circolazione ferroviaria rallentata questa notte su alcune linee regionali causata dal maltempo. Le squadre di Rete Ferroviaria Italiana hanno lavorato per riattivare le normali condizioni di circolazione». Nessun commento, invece, da Trenord: certo, l'esordio della stagione fredda ha messo a dura prova ferrovieri e sale operative. Ma, ancora una volta, soprattutto i viaggiatori.

Giovanna Maria Fagnani

VOLTAGGIO

I sindacati degli edili: «Terzo Valico, un'opportunità»

IRENE NAVARO

VOLTAGGIO. «Non esiste un rischio amianto tale per cui si debba giustificare il mancato avvio dei lavori al terzo valico dei Giovi». Il senatore Daniele Borioli lo dice a chiare lettere nel corso di un convegno promosso da Fillea Cgil, Fillea Cisl e Feneal Uil, venerdì, dal titolo "Rilanciamo il territorio, ripartiamo con l'edilizia". Borioli parla «non da tecnico», ma da ex assessore regionale ai trasporti, che ha seguito l'evoluzione del progetto della linea alta velocità Milano-Genova, e ora da parlamentare. «Il tema dell'amianto relativamente al terzo valico - spiega - è già stato in gran parte affrontato dai tavoli e dagli osservatori tecnici e i risultati dicono che può essere affrontato in modo serio, nella tutela di chi lavorerà nei cantieri e delle popolazioni che vanno informate correttamente». I risultati degli studi condotti dai tavoli sono trapelati, fino a questo momento, a spizzichi e bocconi. Nel corso di una recente commissione in consiglio provinciale, il presidente Cristina Mazzoni riferiva della possibilità di presenza di rocce contenenti amianto, pari al 20% nella zona di Voltaggio, e del 50% ad Arquata, nei luoghi in cui verranno eseguiti i primi scavi. Ora, secondo gli ulteriori accertamenti, per il Cociv ci sono invece le condizioni per poter proseguire. Sarà lo stesso ministro alle infrastrutture Maurizio Lupi a riferire delle analisi nel corso di un incontro in fase di preparazione al cantiere di Voltaggio «entro la fine del mese», conferma Borioli. «Il terzo valico è una grande opportunità - sostiene l'assessore regionale Ugo Cavallera - che però va gestita diversamente rispetto all'alta velocità in Val Susa». Il convegno si era aperto con la relazione del segretario provinciale Fillea Cgil Massimo Cogliandro e dai numeri «tragici» del comparto edile: «Tra il 2008 e il 2012 si sono persi 2.564 posti di lavoro - è l'introduzione di Cogliandro - Nel primo semestre

2013, rispetto al primo semestre 2012, hanno chiuso 163 aziende e ci sono 784 posti di lavoro in meno. Stiamo parlando di lavoratori direttamente impiegati nell'edilizia, senza contare quindi il settore impiantistico e di liberi professionisti che ruotano attorno ad un cantiere. Complessivamente, è come se avessero chiuso sei fabbriche di grandi dimensioni».



Alta velocità

Avanzano i cantieri per la tratta Treviglio-Brescia

2 Il conto finale sarà per l'esattezza di 2 miliardi e 50 milioni di euro cifra sbloccata dal Cipe nel dicembre del 2011 dando il «la» all'avvio dei lavori

IL COSTO DELLA TRATTA IN MILIARDI DI EURO

39 A questo tratto di 39 chilometri vanno aggiunti altri 12 previsti per l'interconnessione di Brescia Ovest funzionale all'attraversamento urbano

I CHILOMETRI DI TRACCIATO FINO ALLE PORTE DELLA CITTÀ

L'OPERAZIONE. Prende visibilmente forma il tracciato della super-ferrovia, con cantieri in avanzamento in 11 Comuni della provincia: a febbraio arriveranno in città

La Tav bresciana corre come un treno

Gallerie, viadotti, trincee, sottopassi e un serpentone di 39 chilometri: la Treviglio-Brescia procede in linea con il termine previsto del 2016. Assegnato il mese scorso un altro appalto per le opere di armamento

La Tav Treviglio-Brescia



Tra un po' mancheranno solo le rotaie, ma che ci vuole? Anche gli appalti per l'«armamento» sono stati assegnati giusto lo scorso 9 settembre dal Cepav (il consorzio che coordina il tutto come «general contractor»), a testimoniare che la Tav Treviglio-Brescia corre già come un treno.

VIADOTTI, TESTE DI PONTE, trincee, gallerie, muraglie: il gigantesco colpo d'occhio dei cantieri è ormai un «serpentone» d'acciaio e cemento che prende vita ogni giorno di più lungo 39 chilometri.

Da Urigo d'Oglio a Roncadelle passando per 11 Comuni della provincia (e dal prossimo febbraio anche a Brescia città) sta prendendo visibilmente forma, molto visibilmente, la tratta bergamasco-bresciana della nuova ferrovia ad alta velocità-alta capacità, in lavorazione dal gennaio 2011.

Appaltato nel dicembre scorso, il «secondo lotto costruttivo» sta procedendo speditamente anche con i principali manufatti: il ponte da quasi un chilometro e mezzo sul fiume Oglio a Urigo; la galleria artificiale di 680 metri che, al confine fra Travagliato e Ospitaletto, farà scorrere i treni sottoterra all'altezza di Lovornato; i tre campi logistici (quello più grande a Travagliato occupa 34 mila mq) e molto altro.

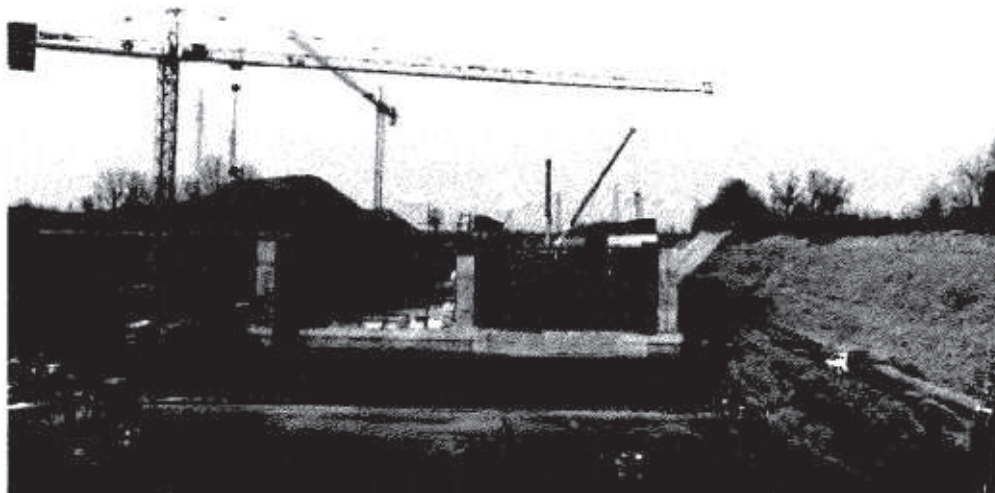
Ci si può già fare un'idea dei 7 viadotti, 8 gallerie minori, 56 opere per interferenze idrauliche, 33 sottovia agli incroci con la viabilità stradale, oltre alle strutture dell'interconnessione Brescia Ovest, che alla fine raggiungerà 12 chilometri, per l'attraversamento urbano.

IL TUTTO sarà pronto per il 2016, non prima di aver installato 41 mila mq di barriere fonoassorbenti, per una tratta

del costo di 2 miliardi che trasformerà, anzi ha già trasformato, ambiente, paesaggio e attività economiche (circa 150 le aziende agricole che hanno concordato espropri) di una consistente «fetta» di territorio bresciano. Le immagini di questa pagina mostrano l'impatto dei cantieri a chi non li ha ancora visti dal vivo. A dimostrazione che quest'opera progettata nel lontano 1991, dopo 22 anni è una realtà. ●



■ SELPRESS ■
www.selpress.com



L'enorme cantiere per la galleria artificiale di Lovernato, in costruzione fra Travagliato e Ospitaletto

IL MANUFATTO. Accanto al nuovo attraversamento di Brebemi, sul fiume sono comparse le «testate» per la linea Tav

Treni e autostrada, due ponti sull'Oglio

Partiti i lavori al viadotto ferroviario Avrà una lunghezza di 1.290 metri

Prima quello di Brebemi, ora quello dell'alta velocità ferroviaria: un'altro viadotto sta prendendo forma tra le due rive del fiume Oglio, con le due teste di ponte già visibili tra Calcio e Urago.

SARÀ QUESTO ponte ferroviario, insieme alla galleria artificiale che porterà la Tav sotto terra a Lovernato di Ospitaletto, il principale manufatto dell'intera tratta della nuova linea da Treviglio a Brescia.

Si tratta infatti di un ponte particolarmente imponente anche nell'impatto visivo, a causa principalmente della sua lunghezza, paragonabile per dimensioni solo a quello previsto per attraversare il fiume Serio, nella Bermamasca, del quale replicherà anche la stessa tipologia costruttiva.

Saranno entrambi ponti a rettilineo (dunque senza curvature significative del tracciato ferroviario), entrambi in impalcato con travi da 30 metri, uniformando così per entrambi i manufatti le operazioni di prefabbricazione, a piè d'opera e montaggio.

Il viadotto di Urago d'Oglio avrà una lunghezza di circa un chilometro e mezzo, 1290 metri per l'esattezza, attraverso alveo e gola del fiume, e sarà sorretto da 42 piloni, con una

«luce» di 30 metri a distanziarli l'uno dall'altro.

SULLA SOMMITÀ del viadotto sarà realizzata infine la sovrastruttura ferroviaria a doppio binario, con i pali per la trazione elettrica a sveltare, elevandone ulteriormente in altezza la percezione visiva.

Certamente caratterizzerà con la sua sagoma il paesaggio circostante per i decenni a venire, dove il viadotto correrà a sud dell'abitato, tra la Cascina Giardino e la Cascina Eugenia (dunque relativamente distante dal centro abitato) per poi scavalcare anche la Seriola e proseguire in rettilineo.

Il tutto in parallelo all'autostrada Brebemi. La scelta di far correre affiancate Tav e Brebemi nasce dalla volontà di concentrare su un'unica «striscia» di territorio l'impatto delle due infrastrutture: meglio impattare una sola «fetta» di terra anziché due. Ma su quella fetta, come è ormai visibile, nulla o quasi resterà come prima. ●

■ SELPRESS ■
www.selpress.com



Sono comparse le teste di ponte sul fiume, a Urago d'oglio, per il viadotto della ferrovia ad alta velocità



Nella rappresentazione grafica del ponte di Urago d'Oglio, ecco come dovrebbe apparire a lavori conclusi

I CANTIERI

PER IMMAGINI

Da campagna a «corridoio» a tutta velocità

Ha decisamente cambiato volto la campagna bresciana, nell'ultimo anno e mezzo, negli 11 Comuni attraversati dai cantieri dell'alta velocità. Sono circa 150 le aziende agricole ad avere concordato espropri, insieme ad altre

centinaia di soggetti (fra cui privati cittadini) per un totale di 540 intestatari (più altri 190 espropri per la viabilità extra-linea). Il processo tutto sommato è filato liscio: solo con 44 proprietari non si è ancora raggiunto l'accordo, e la terra agricola è stata pagata a un prezzo sensibilmente superiore a quello di mercato. Resta comunque, come sottolineato dalle organizzazioni degli agricoltori, un notevole sacrificio per il settore: fra Tav e Brebemi sono stati occupati, secondo una stima approssimativa, oltre 150 ettari di terre coltivate.

■ SELPRESS ■
www.selpress.com



TRAVAGLIATO. La discesa della galleria di Lovemato vista da un'altra angolazione: la trincea in cui è inserito il manufatto è destinata ad essere ricoperta dopo il completamento della grande struttura.



OSPITALETTO. In un'immagine del settembre scorso, ecco la base del rilevato ferroviario fra Travagliato e Ospitaletto: è solo un piccolo segmento dei 39 chilometri di «serpentone» da Treviglio a Roncadelle.



RONCADELLE. Gallerie artificiali in corso di realizzazione nell'«incrocio» fra la nuova linea ferroviaria e la tangenziale sud: i cantieri sono ormai avviati anche alle porte della città, dove entreranno a febbraio.



URAGO D'OGGIO. Il tracciato della sede ferroviaria in avvicinamento al fiume Oglio, tra Urago e Calcio sul confine bresciano-bergamasco. Sarà uno dei passaggi più impegnativi per la presenza del lungo ponte.