

“L’ALTERNATIVA”

Una soluzione definitiva per l’eliminazione dei passaggi a livello delle F.N.M.

Da qualche giorno a questa parte Seveso è in fermento. La questione della ventilata idea di realizzare la costruzione di uno o più sottopassi ha messo, giustamente, in allarme sia i singoli cittadini che gli esercenti localizzati nelle vie interessate dai passaggi a livello. Da qui la mia proposta di una soluzione “alternativa” e **definitivamente risolutiva del problema**, scaturita dalla attuale favorevole situazione topografica, rispetto ad altri comuni limitrofi interessati, che **consentirebbe l’interramento della ferrovia, senza interromperne l’esercizio, lasciando inalterate le attuali condizioni.**

Come ogni progetto, esso si suddivide in più fasi di realizzazione. La prima fase sarebbe quella di installare una sede provvisoria ad un binario, per la sola durata dei lavori, occupando metà della via Repubblica ed una parte di via Matteotti, per poi ritornare nell’attuale sede ferroviaria. Ciò consentirebbe di iniziare, dal confine con Cesano Maderno,, la realizzazione della rampa in discesa fino a – 17,00 metri dall’attuale piano del ferro. Tale quota si raggiungerebbe a circa 50 metri dal passaggio a livello di C.so Isonzo per dare la possibilità alla TBM scudata (Tunnel Boring Machine), la talpa per intenderci, di iniziare lo scavo della galleria del diametro di 13,00 metri, per una lunghezza di 1200 metri. Il sistema di avanzamento consente di rivestire, immediatamente dopo lo scavo, il tunnel scomponendo l’anello in conci prefabbricati, che fungerebbero da rivestimento definitivo. Il disegno allegato illustra come in tale cavità si possano realizzare sia le due vie di corsa ferroviarie che la possibilità di ricavare due vani per il collocamento dei servizi.

La seconda fase del progetto sarebbe quella di realizzare, una volta che la TBM ha raggiunto la via Donizzetti, un binario provvisorio sulla metà di detta via e su parte di via Busnelli in territorio di Meda. Questa operazione consentirebbe di preparare la rampa di uscita della fresa passando sotto il passaggio a livello “dei Rumit”.

La terza fase, realizzata in contemporanea alla prima, sarebbe quella di utilizzare solo il 3° binario davanti alla stazione, eliminando i due in essere, per poter iniziare lo scavo per la realizzazione della nuova stazione ferroviaria sotterranea.

Questa, a grandi linee, la mia proposta che avrebbe inoltre un grosso vantaggio economico, oltre agli altri. Infatti per lo scavo della sola galleria (1200 metri) si ricaverebbero circa 160.000 m³ di “tout venant” di natura alluvionale, dal quale estrarre inerti per il confezionamento del calcestruzzo in maniera più che sufficiente a realizzare l’intera opera. Gli anziani di Seveso ricorderanno certamente l’ubicazione, all’inizio del secolo scorso, delle due cave vicino all’attuale sede ferroviaria, pertanto la possibilità sopra esposta non è del tutto illusoria o velleitaria. Quindi questo bene prezioso andrebbe stoccato, magari nell’ex fornace Ceppi, una grandissima area attualmente in disuso, per essere vagliato. Ma veniamo a delle cifre concrete: su 160.000 m³ di materia prima, stimando un recupero dell’80 %, si otterrebbero 128.000 m³ di aggregati (sabbia e ghiaia). Utilizzando solo il 20 % di questa quantità

(25.600 m³) si ricaverebbero inerti per produrre 21.333 m³ di calcestruzzo (25.600/1,2).

Ora per il rivestimento in conci prefabbricati occorrono 14.400 m³ + 5300 m³ dei muri di sostegno delle rampe = 19.700 m³. Quindi l'investimento è ampiamente ripagato con l'introito derivante dalla futura vendita del restante materiale accantonato (108.300 m³ x 30 €/m³ = 3.249.000 €), che tolti i costi di produzione del 20 % darebbe un introito netto di 2.599.200 €. Ed i costi di costruzione ?. Attualmente la costruenda galleria di Castellanza, del diametro di 8 metri di scavo ed ad un solo binario, costa 6000 €/metro. Nel nostro caso il costo della sola galleria potrebbe aggirarsi sugli 8000-9000 €/metro, per una spesa totale di 9,6 – 10,8 milioni di euro. Tale cifra risolverebbe **per sempre** il problema dei 4 passaggi a livello di Seveso più uno di Meda e consentirebbe una vivibilità nettamente migliore dell'attuale, con la possibilità di recuperare delle aree sovrastanti la ferrovia per una più razionale godibilità degli spazi. Ci sarebbero senza dubbio, per 2 anni, degli inconvenienti, disturbi ai frontisti di via Repubblica e Donizzetti, le solite code ai passaggi a livello, ma il tutto sopportabile avendo come obiettivo l'eliminazione di questa servitù, che opprime Seveso da diversi decenni.

Certamente ci vorrà **una leale collaborazione tra F.N.M, Amministrazione Comunale, e Cittadinanza**, senza la quale il risultato sarebbe oltremodo incerto.

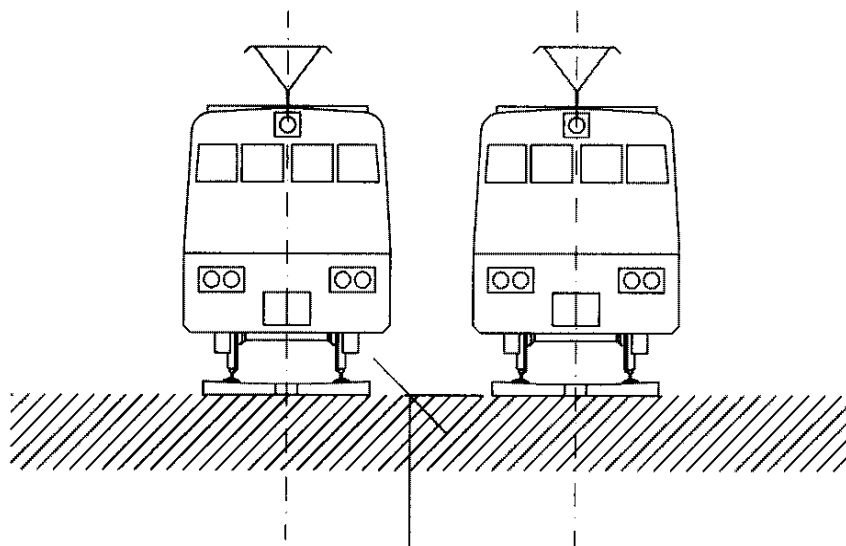
Questa mia proposta, fatta se vogliamo "sul biglietto del tram", credo che andrebbe attentamente vagliata dall'Amministrazione Comunale prima di imporre una soluzione vessatoria alla propria Cittadinanza quale quella dei sottopassi.

Già nel 1972 l'allora Amministrazione Comunale approvò ed adottò un PRG di una cecità mentale senza eguali, che condizionò Seveso per anni sia nello sviluppo residenziale che in quello artigianale. Non ripetiamo lo stesso errore, perché se è vero che è umano sbagliare, perseverare è veramente diabolico.

Allievi Geom. Emilio



INTERRAMENTO FERROVIE NORD MILANO - SEVESO



Lunghezza galleria 1200 m
Diametro scavo 13 m
7 Diametro interno 12.4 m
Larghezza sede ferroviaria 10 m
Spessore concio 0.3 m
1 anello = 12 m cubi
Totale calcestruzzo per conchi 14400 m cubi
Terreno di scavo 160000 m cubi

