

Dentro il cantiere dei supertreni che volano a 300/h

Da Torino a Milano in 50 minuti Da Milano a Bologna in un'ora

DAL NOSTRO INVIATO
Tonino Zana
MELEGNANO

Siamo in un'area di pianura, piena fino all'orizzonte, su ogni punto cardinale. Tra le 10 e il mezzogiorno di ieri tutto è a posto per la visita delle autorità regionali, il presidente della Regione, Roberto Formigoni e l'assessore ai Trasporti, Massimo Corsaro.

Prima tappa a Pregnana. Più tardi a Melegnano-Sordio. Si visitano i due nodi strategici dell'Alta Velocità Milano-Bologna e Milano-Novara. Precisamente, quello di Pregnana Milanese sulla Milano-Novara e quello di Sordio, pochi chilometri da Lodi, 12 chilometri da Milano, sulla Milano-Bologna.

I giornalisti si spostano a bordo di un pulmino, l'organizzazione è tecnicamente esatta. Difficile porre domande, la materia viene da lontano ed è troppo complessa e specialistica. Si ascolta, si registra.

Tempi di previsione per la fine lavori il 2008. Un anno dopo pronta la tratta Torino-Milano-Napoli, passando da Firenze e Roma. Dal capoluogo lombardo si arriverà a Torino in meno di un'ora, risparmiando il 50% di tempo rispetto ai tempi attuali.

Milano-Bologna in un'ora invece dell'ora e mezzo di adesso. Per la tratta Milano-Torino sono previsti interventi per 7 miliardi di euro e per la Milano-Bologna, 6,5 miliardi di euro.

Il presidente Formigoni dichiara la propria soddisfazione per la puntualità con cui si stanno svolgendo i lavori.

«La visione di questi grandi cantieri - ha detto il presidente Formigoni - dimostra che le grandi opere nel nostro Paese sono possibili e si fanno. È uno spettacolo che rafforza quanti si adoperano per dotare il nostro territorio di infrastrutture moderne e all'altezza delle esigenze. Stiamo recuperando uno svantaggio di almeno 30 anni. In Lombardia si muove il 17% del traffico nazionale dei passeggeri su una rete che è solo il 10% di quella nazionale».

Cantiere Pregnana. È in corso la realizzazione di un'opera che permetterà alla linea dell'Alta Velocità ferroviaria, in affiancamento sud dell'autostrada A4, di scavalcarla per innestarsi nella linea esistente Rho-Però. Uno scavalco spettacolare, ottenuto con una galleria artificiale di circa 850 metri. Insieme al viadotto Ticino, al ponte Naviglio Grande e al viadotto di Rho, con la fermata a servizio della nuova fiera di Milano, lo scavalco di Pregnana rappresenta una delle principali opere del tratto lombardo della Novara-Milano. I lavori per la Milano-Novara, tratto lombardo della Milano-Torino, avviati nel luglio 2004, sono al 13% di avanzamento. La Novara-Milano è lunga 38,5 chilometri dei quali, 27 passano in Lombardia.

Interconnessione di Melegnano. Passano i treni al piano terra, ogni ora scarse. Sopra, tutto è pronto per la visita delle autorità. Sopra, scorgi il passaggio di una terra mangiata, digerita e rispuntata a 300 all'ora. Il pietrisco nuovo è rossoastro e grigio, i binari sono lucidi, vestiti a festa, le telecamere volanti e ferme sono puntate da mezz'ora. Il presidente, a mezzogiorno, sale al primo piano.

Due gallerie artificiali sono state completate. Alcuni operai ci hanno spiegato di aver



Visita al cantiere dell'alta capacità ferroviaria nei pressi di Melegnano

lavorato a tempo pieno, in massima sicurezza, ma durante il passaggio dei treni venivano costruite le pareti esterne della galleria, proprio nel posto in cui c'è la scala che porta sopra il piano rialzato di dieci metri su cui scorre la ferrovia parallela. E prevista anche l'alternanza di treni con passeggeri di giorno e di notte con merci. Le due gallerie artificiali permetteranno l'interscambio tra la nuova linea Milano-Bologna e l'attuale bivio di Sordio.

A giugno 2005, l'interconnessione sarà attivata e produrrà da subito un miglioramento del servizio ferroviario locale sulla

Milano-Piacenza, consentendo un rinforzo del servizio soprattutto a favore dei pendolari. Nel 2007, il quadruplicamento della linea esistente arriverà fino all'interconnessione di Piacenza.

Sulla Milano-Bologna, proseguono i lavori alla galleria Somaglia, nel Lodigiano, raggiungendo l'80% e i lavori sul fiume Po sono oltre il 50%. Delicato il passaggio del Po, dicono i tecnici.

Il presidente Formigoni ha espresso particolare soddisfazione per la puntualità dell'esecuzione delle opere, consentendo, tra l'altro, nel 2006, al tempo delle Olimpiadi invernali, che i primi treni veloci di Torino si colleghino all'aeroporto di Malpensa, passando da Novara per il tramite delle Ferrovie Nord.

Alla fine del 2008, partendo alle 9 da Torino, si raggiungerà la stazione di Milano alle 9.50. Partendo da Bologna, alla stessa ora, si arriverà a Milano alle 10, dimezzando i tempi attuali.

Al di là di ogni considerazione di tipo politico, di tipo elettorale, al di là di ogni considerazione, si rimane stupiti di fronte alle grandi opere, a queste nuove tratte ferroviarie avanzanti a 300 all'ora, all'avventura di raggiungere l'Italia e l'Europa in poche ore e nello stesso tempo di perdere in poche ore la nostra terra. Non si torna indietro. Certo, ma ciò che si prende così velocemente, così disumanamente, potrebbe costare più di ogni nostro ritardo. Ma i ritardi, si sa, non sono consentiti. Affidiamo quest'ultima riflessione da treno merci alla pietà del deus tecnologico, Perdonò.

UNA COMUNITÀ PROVVISORIA VICINO AL PONTE DELLA FERROVIA

Il cantiere è un paese con tanto di samaritano



Attenzione e curiosità sul cantiere

MELEGNANO - Sul cantiere dell'interconnessione di Melegnano, il sindaco di Sordio reclama che si chiami interconnessione di Sordio. Il dirigente della Cepavuno rimane un po' interdetto, dice che insomma si chiama in questo modo per il fatto che Melegnano si conosce e Sordio no. Sacrilago. La beffa per Melegnano e Sordio è la scritta della stazione: San Zenone. Il presidente Formigoni, invece, comprende e dice al primo cittadino che se si vuole, si chiama pure così, «interconnessione di Sordio, anzi di Sordio-Melegnano». Onnipotenza della mediazione.

Il cantiere è lungo 200 metri, dalla via Emilia agli orti di un fumiocittà che andrà a morire risucchiato dai fischi dei treni che passano a 300 all'ora. Lavorano 50 operai, sardi, tunisini, milanesi. Di

più i meridionali, a memoria di un'ennesima silenziosa migrazione Nord-Sud. Il cantiere è un paese, baracche, mensa, una specie di piazzetta con rimasuglio elettrico di auguri natalizi. Segno di una lontananza battuta con la protesi affettuosa della festa.

All'entrata, una casa orizzontale a ringhiera, anni '50, è l'avamposto verso la campagna della più antica Via Gluck. Stiamo lì 3 ore, per colpa di un arrivo tipicamente provinciale, mai tardi. La giornata è di sole. Chiediamo dell'acqua a un operaio sardo, siccome ne ha una bottiglietta, ma per sapere dove si trova. E lui, da straordinario samaritano dell'interland milanese, ci regala la sua. «Quanto?». «Niente, vuoi scherzare?». Succede all'interconnessione dell'Alta Velocità di Melegnano. Anzi di Sordio. Anzi di Melegnano-Sordio. (t. z.)

NEL NOSTRO TERRITORIO

Il tratto Milano-Brescia-Verona: progetto entro la fine dell'anno

Siamo un po' scocciatori, domandando dei tempi di esecuzione della tratta Milano-Verona, quella che interessa moltissimo noi bresciani. Siamo in trasferta, sul Milanese, e sentiamo sulla pelle la distanza, più o meno naturale, dal capoluogo, la condizione di essere quello che siamo, da sempre, provincia dell'Impero. La Milano-Verona verrà. Ma calma. Prima c'è la tratta Milano-Bologna eccetera - questione tecnica, priorità, vedere pezzo a fianco -, quindi, con tempi non facilissimi da immaginare, toccherà a noi. Le cose da chiedere e da rispondere sono tante e la giornata di sole "estivo" pur aumentando l'idea di efficienza nella visita definita tecnica e legittimamente elettorale, rende tutti un po' disincantati.

Infine, i dati dell'Alta Velocità-Capacità della Milano-Verona si recuperano. Entro la fine anno, si dovrebbe passare dal progetto di massima al progetto esecutivo. Dalla primavera prossima l'appalto. L'inizio dei lavori potrebbe essere previsto per l'autunno del 2006. La fine dei lavori e il via dei treni a 300 all'ora sulla tratta Milano-Brescia-Verona sarebbe, forse, nel 2010. Contate i forse e i condizionali. Intanto, per far passare il tempo, si chiacchiera su chi arriverà prima a Brescia, la Brebemi o l'Alta Velocità?

Dati: la tratta Milano-Verona sarà lunga chilometri 112,545, passerà la Bergamasca (Caravaggio, Bariano, Fornovo Oliviana, Covo, Antegate, Calcio), il Bresciano (Urigo d'Oglio, Chiari, Castrezzato, Rovato, Berlingo, Travagliato, Lograto Torbole Casaglia, Azzano, Castelmella, Capriano, Flero, San Zeno, Poncarale, Montirone, Ghedì, Castenedolo, Calcinato, Lonato, Desenzano del Garda, Pozzoleungo), il Veronese (Peschiera, Castelnovo, Sona, Sommacampagna), Verona.

Nota di colore: il presidente Formigoni non teme nulla, sale sulla scala di ferro di 10 metri di altezza senza fare una piega e disdegnerrebbe - lo si intuisce per simpatia - i portatori sani di vertigine. In palla sempre con le parole, costretto all'eleganza anche con l'elmetto di sicurezza schiacciato in testa, è chiamato presidente dal primo cerchio concentrico di collaboratori, tecnici e guardie del corpo; e «Furmigün», dal secondo cerchio concentrico, formato da curiosi, operai milanesi di terza generazione. Non è facile sapere tutto di tutto, anche con ottimi uffici stampa, pure con invidiabile carisma. Sapere di autostrade, paesi, province, partendo, velocemente, pensate un po', dal Piemonte. Della Milano-Verona, ne riparlano dopo le elezioni. (t. z.)



I binari dell'alta velocità

DAL GRANDE NORD

2005, l'anno del tragitto sud

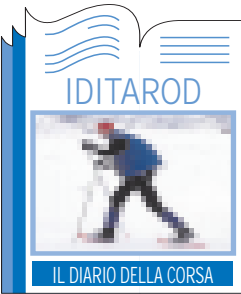
Nella neve verso Iditarod. Il servizio meteorologico nazionale prevede che per oggi possa cominciare a nevicare molto forte lungo la strada che da Ophir conduce appunto a Iditarod. Nel frattempo Ghidoni e Berni, che stanno viaggiando insieme (il primo in gara, il secondo per conto suo) alla volta di Nome, sono passati alla Don'S Cabin che si trova a circa 60 chilometri da Ophir e a circa 145 da Iditarod. La situazione sul percorso è abbastanza complicata, visto che la strada non è tracciata ed evidentemente i due runner bresciani stanno aspettando i concorrenti dell'Iditarod Trail, gara riservata alle slitte, per poter ritrovare la via. Ghidoni e Berni ora dovranno affrontare un continuo saliscendi, lungo colline innevate prima di arrivare al fiume Iditarod. Seguendo il corso del fiume si arriva alla città omonima, ormai abbandonata da oltre ottant'anni.

È bene fare alcune precisazioni sul percorso della gara che a seconda dell'anno segue il percorso sud (negli anni dispari come in questa edizione 2005) o quello nord (negli anni pari). Entrambi i percorsi sono da considerarsi come originari, cioè esistenti da quando nell'800 e nel '900 venivano utilizzati per portare la posta e i beni di prima necessità ai cercatori d'oro. Nei primi anni l'Iditarod veniva corsa solo lungo la variante nord, ma con il passare delle edizioni gli orga-

nizzatori si sono resi conto che l'impatto del passaggio delle slitte su alcuni villaggi era troppo pesante. Fu, quindi, deciso di utilizzare anche la variante sud con benefici per i villaggi di Ruby, Galena e Nulato che dovevano vedersela con slitte, volontari e stampa una volta ogni due anni. Inoltre, la gara ha ricominciato ad attraversare le città fantasma Iditarod e Ophir; a questo si aggiunge il fatto che anche villaggi come Shageluk, Anvik e Grayling hanno potuto partecipare attivamente alla gara. Altre curiosità sono legate al nome "Iditarod". Ci sono due versioni sul suo significato. Secondo alcuni deriva da un termine utilizzato dagli indiani Shageluk e significa "acqua limpida" e si collega al nome del fiume Iditarod. Secondo altri, tra cui anche James Kari (professore associato all'Università di Alaska), il vero significato di Iditarod sarebbe "posto molto lontano". La parola viene ancora utilizzata in alcuni villaggi alaskiani.

Tomando a Ghidoni, inutile dire che tutta la Valtrompia - e non solo - fa il tifo per lui. A tal proposito, da Bovegno, paese capoluogo di Ludizzo, località nella quale Roberto vive, arriva un consiglio... paterno; l'assessore allo sport Pierfranco Tanghetti invita l'illustre concittadino a «stupirci ancora, ma non rischiare oltre ogni ragionevole calcolo».

Carlo Muzzi



A casa il «runner» bresciano che ha stracciato tutti (ciclisti compresi) nella Yukon Artic Ultra, 530 km sui ghiacci canadesi

E Miglietti arrivò prima degli organizzatori

Simone Bottura
BRESCIA

Ha frantumato il record della gara. È stato il primo italiano a vincerla. Il primo runner capace di tagliare il traguardo precedendo addirittura i biker. Ancora una volta il bresciano Stefano Miglietti, imprenditore per professione e atleta per passione, ha stupito tutti, stravincendo la Yukon Artic Ultra, competizione al limite delle possibilità umane disegnata lungo un tracciato di 530 chilometri sul fiume Yukon, da Whitehorse a Pelly Crossing, nel Nord del Canada, al confine con l'Alaska, uno dei luoghi più freddi e ostili al mondo.

Incontriamo Stefano qualche giorno dopo il suo ritorno a Brescia. È dimagrito, ha perso 5 chili, e zoppica vistosamente a causa della tendinite dovuta allo sforzo incredibile cui ha sottoposto il suo fisico bestiale. Ma sul volto gli si legge la soddisfazione per un'impresa eccezionale: percorrere i 530 chilometri di gara in 5 giorni e 22 ore. La stessa soddisfazione che aveva quando, nel dicembre del 2003, riuscì, primo uomo al mon-

do, ad attraversare a piedi il deserto libico del Murzuq. «È pensare - dice Stefano - che sono partito per il Canada con i postumi di una brutta influenza, debole e disidratato. Poi, al momento del via, ho ritrovato d'un tratto le energie e mi son messo a correre».

È fatto così questo 37enne amante delle sfide impossibili: «Amo visceral-

mente la natura - dice - e quando mi ci immergo in solitudine, che sia tra i ghiacci a meno 40 gradi o tra le dune di un deserto, mi trasformo e trovo una forza, un'energia e una volontà non comuni».

La partenza di Stefano alla Yukon Artic è bruciante. Trainando una slitta del peso di 18 chili (con sacco a pelo, fornello e

razioni di cibo), arriva al check point dei 160 chilometri con 7 ore di anticipo sul primo dei runner iscritti alla gara "breve", che si conclude appunto dopo 160 chilometri. Anche questo è un record.

«Al check point dei 160 chilometri - racconta Stefano - ho fatto pure una congestione. Ho risolto tutto con le classiche due dita in gola, ma comunque ho sprecato 4 ore». A questo punto cominciano anche i disturbi dovuti alla tendinite, ma Stefano stringe i denti e va avanti, affrontando temperature meno 26 e meno 40, rompendo un paio di volte il ghiaccio che rivestiva il fiume e finendo nell'acqua gelata fino alle ginocchia, superando persino i contrasti e i ritardi dell'organizzazione, spiazzata

dalla velocità di Stefano, che in un paio di occasioni arriva ai punti di controllo quando non sono ancora attrezzati.

I suoi tempi di recupero sono straordinari. «Ad ogni check point, in tutto 7 dislocati lungo il percorso - racconta - mi fermavo per circa 3 ore, una per dormire, le altre per mangiare e prendermi cura dei piedi piagati. Durante i 5 giorni e 22 ore di gara ho dormito in tutto 5 ore e mezza. Mentre gli altri concorrenti di notte si fermavano, io marciavo senza sosta. Credo che questa capacità di recuperare velocemente le energie abbia fatto la differenza».

Stefano sa trovare nello spirito e nella volontà, oltre che nei muscoli, la forza necessaria per affrontare imprese simili. Alla fac-

cia della tendinite, è giunto all'arrivo di Pelly Crossing in tempo record, precedendo di 7 ore il primo inseguitore, l'inglese Andy Heading, un vero esperto di queste competizioni estreme. Con la soddisfazione per il risultato agonistico, Stefano si è portato a casa anche il ricordo di posti fantastici: «Ho corso in un paesaggio da favola, tra foreste selvagge e incontaminate, tra laghi e fiumi ghiacciati. Mi facevano compagnia gli ululati dei lupi e, ogni sera, splendide aurore boreali».

Da quelle parti le chiamano «Northern lights». Sono luci magiche che danzano attorno alla luna. Luci che hanno illuminato il cammino da record dello «straniero con slitta, giunto nella notte dal fiume gelato».



Stefano Miglietti provato dalla fatica tra i ghiacci canadesi

Di cantina in cantina...alla scoperta del piacere.

VISITE GUIDATE CON DEGUSTAZIONE EURO 6,00

Le cantine aperte sabato e domenica:

ANTICA CANTINA FRATTA
MONTICELLI BRUSATI (BS)
TEL. 030.652068

BREDASOLE
PARATICO (BS)
TEL. 035.910407

PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA, CONTATTANDO LE CANTINE