

LA STAZIONE DI BOTTARONE SENZA PIU' PERSONALE, E' LA FINE DI UN'ERA: ECCO IL FUTURO "FERROVIARIO" DELLA NOSTRA ZONA

di Mirko Confaloniera



Come l'ACCM di Pavia ha cambiato tutto - I pendolari e gli studenti castellettesi che prendono ogni giorno il treno alla stazione di "Bottarone" se ne saranno accorti già da qualche tempo: dopo oltre un secolo e mezzo di vita la stazione ferroviaria di "Bottarone" è divenuta "impresenziata" - che in gergo ferroviario significa "senza più personale" in struttura. Un destino che pian piano è toccato a tutte le stazioni "minori" dell'intera rete ferroviaria nazionale, trasformarsi in solitari e tristi edifici vuoti e senz'anima. Insomma, da alcune settimane la stanza di controllo della stazione posta lungo la ferrovia Milano-Genova e all'imbocco della linea per Stradella è completamente cambiata: al posto delle gigantesche vetrate attraverso le quali si scorgeva il personale F.S. alle prese con macchinari e computer, adesso ci sono pannelli di ferro che hanno chiuso e sbarrato quel piccolo mondo. Tutta colpa (o merito?) del nuovo A.C.C.M. (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione) della stazione di Pavia, installato a fine novembre scorso. Pur essendo sempre stata quella di "Bressana Bottarone" una stazione di "diramazione", e quindi per forza di cose *presenziata* da "Dirigenti di Movimento", i nuovi apparati tecnologici hanno fatto cadere questo vincolo. Con

un investimento complessivo di oltre 30 milioni di euro per i lavori sulla linea, il nuovo impianto - uno dei sistemi di massimo livello nel settore del segnalamento ferroviario - è una vera e propria *cabina di regia* (detto "Posto Centrale", dove sono concentrati tutti gli operatori e le funzioni degli impianti controllati) che gestisce linea, nodo ferroviario e più stazioni (detti "Posti Periferici") collegate fra loro con reti a fibra ottica. Da tale "Centro" è possibile impartire comandi/istruzioni ai "posti periferici" come se si fosse nella postazione locale, garantendo maggiore flessibilità nell'uso dei binari, migliorando la regolarità e la puntualità dei treni, riducendo al minimo i disservizi in caso di guasti, e minimizzando l'insorgenza di avarie improvvise nei processi di manutenzione. **Addio alla stazione di Bottarone?** - No, i treni fermano e fermeranno sempre a Bottarone, ma una volta che tutto è passato sotto il controllo del nuovo A.C.C.M. di Pavia il personale ferroviario presente nella stazione bressanese è stato dislocato altrove e lo scalo ha seguito il destino della gemella "Bressana Argine", già *impresenziata* da diversi lustri. La stazione di Bressana Bottarone entrò in funzione nel 1867 a seguito dell'apertura della tratta ferroviaria Pavia-Voghera lungo la direttrice Milano-Genova. Con l'attivazione della "linea Depretis" per Stradella, nel 1882 Bottarone divenne un rilevante scalo di diramazione. Fino ai primi anni del secondo dopoguerra vi si fermavano anche convogli a lunga percorrenza, compresa una coppia di treni internazionali della relazione Genova-Zurigo (cfr. orario ferroviario ufficiale del

1949). Col passare degli anni, lo scalo si è ridimensionato, mantenendo comunque l'importanza locale di una stazione posta sul bivio di due tratte significative. Pur trovandosi lontano dal capoluogo comunale e a ridosso di un abitato abbastanza piccolo (la frazione "Bottarone" di Bressana e la nostra "Valle Botta"), è stato per anni punto di riferimento di pendolari e viaggiatori di un bacino molto più vasto. Fino ai primi anni del Duemila nelle domeniche primaverili ed estive faceva fermata perfino un "Treno del Mare" diretto a Genova, Rapallo, Chiavari e Sestri Levante. Poi è iniziato un lento ma graduale declino. Lo storico bar/trattoria che sorgeva di fronte al fabbricato ferroviario è stato chiuso e demolito. Lo scalo merci è stato smantellato (2010), mentre il magazzino è stato convertito a deposito. Infine, con la nuova "razionalizzazione" dell'orario ferroviario partita nel dicembre 2011 (l'introduzione del passante S13 Milano-Pavia e la separazione della direttrice Milano-PV-Stradella dalla Milano-PV-Voghera) la stazione di Bottarone ha perso notevolmente importanza, declassata da scalo di "diramazione" a semplice fermata dei treni regionali della relazione Milano-Stradella e viceversa, con cadenza oraria (quattro coppie di treni al giorno sono prolungati verso Piacenza e viceversa); più 2-3 treni della relazione Milano-PV-Voghera (e viceversa), in fascia pendolare e in seconda serata. I continui problemi quotidiani di Trenord (ritardi, cancellazioni, sostituzioni con bus, ecc.) hanno altresì causato una vera e propria "diaspora" di passeggeri medio-annui, riducendo notevolmente il numero di



utenza. Inoltre, in struttura manca da tempo una macchinetta automatica per poter fare i biglietti: è necessario regolarizzare il viaggio a bordo del treno oppure premunirsi di titolo di viaggio presso il nostro “bar Mary Flowers” di via Roma (o il bar “Le Botti” per chi abita a Valle Botta). **I nuovi treni della linea Milano-Genova** - L'ACCM di Pavia, quindi, non sembra aver risolto per ora le tante criticità che affliggono quasi quotidianamente i passeggeri delle linee in questione. Nel frattempo, però, continuano i lavori di ammodernamento. In attesa dell'apertura (2024) del c.d. “Terzo Valico” (la nuova linea “ad alta capacità” che collegherà più velocemente il nostro territorio con Genova e la Liguria), sulla linea storica o “succursale” Milano-Genova sono stati sostituiti molti *materiali pesanti* con

rotabili in nuova livrea denominata “Caravaggio”: chi prende il treno a Lungavilla li avrà già sicuramente provati. Sono treni decisamente più moderni, funzionali, “smart”, dotati di fissaggio bici e passeggini, ampi finestrini, prese USB ed elettriche. Dispongono di oltre 400 posti a sedere nelle composizioni più lunghe. Dal punto di vista del risparmio energetico e delle prestazioni i nuovi convogli “Caravaggio” (relazione Milano - Pavia - Voghera - Alessandria) costituiscono un notevole salto tecnologico rispetto al passato. **Sottopassaggio di via Case Nuove: la nuova “storia infinita”** – Notizie amarognole per il sottovia che dovrebbe sostituire il passaggio a livello di via Case Nuove, l'unico rimasto in tutti i 150 km della Milano-Genova! I lavori sono iniziati a gennaio 2020 e dovevano durare due anni, cioè terminare già 13 mesi fa. Le problematiche relative alle falde acquisite sotterranee hanno causato una prima serie di ritardi importanti e lo slittamento di fine opera al mese scorso. Attualmente i nuovi rallentamenti sono dovuti a problemi operativi inerenti l'infissione dei pali che hanno lo scopo di permettere il successivo scavo che sarà realizzato sotto l'impalcato. Nuovamente rimandata, la consegna dell'opera è quindi prevista – ragionando ottimisticamente - non prima della fine del corrente anno o addirittura per

i primi mesi del 2024. Gli automobilisti in transito sulla S.P. 95 (Castelletto-Bastida), che si trovano spesso imbrigliati nelle lunghe code delle nuove sbarre automatiche del P/L di Case Nuove (sostituite con il nuovo ACCM pavese che adesso le fa funzionare “a tratta” più lunga), dovranno portare ancora molta pazienza... **La Rivoluzione Ferroviaria che verrà dal 2024 al 2030** – Per assistere a un vero e proprio cambiamento di “marcia” dei treni locali e nazionali dovremo avere pazienza anche tutti noi e attendere la fine dell'attuale decennio. L'apertura della nuova linea veloce Genova-Tortona acquisterà senso al 100% solo al termine dei lavori di quadruplicamento che interesseranno le tratte Tortona-Voghera (divisione dei flussi della MI-GE da quelli della AL-PC) e Pavia-Milano (separazione della linea suburbana milanese da quella a medio-lunga percorrenza). A Pavia sarà attestata una nuova linea “S” in aggiunta alla attuale “S13” e verrà creato (in viale Brambilla) un nuovo scalo ferroviario (“Pavia Nord-Policlinico”). Sarà più facile e veloce raggiungere Milano e i suoi aeroporti; e anche andare a Genova e al mare in Liguria sarà molto più rapido di oggi. ...Ma come si dice in questi casi: chi vivrà, vedrà!