

## **Gentilmente offerto da Zampa**

### **Potenziamento del servizio ferroviario suburbano: quali sviluppi per lo Scalo Romana**

Il 19 dicembre scorso nella Commissione Trasporti e Mobilità del Consiglio di Zona 4 si è tenuta una accesa e partecipata discussione sul **potenziamento del servizio ferroviario suburbano**. Erano presenti l'Ing. Ezio Facchin, Direttore del Programma di Investimenti di RFI, l'Ing. Roberto Stefani, Direttore Settore Strade, Parcheggi e Segnaletica del Comune di Milano e molti cittadini, sia della Zona 4, sia delle Zone 5 e 6 anch'esse interessate dal progetto.

La seduta di Commissione aveva come scopo quello di esporre lo stato del progetto per il raddoppio della tratta ferroviaria Milano-Mortara, e in particolare delle trasformazioni ipotizzate per l'ampio scalo di Porta Romana.

L'Ing. Facchin ha spiegato per sommi capi il progetto strategico delle Ferrovie dello Stato, avviato in concerto con la Regione Lombardia e l'Amministrazione Comunale di Milano, che comporta il raddoppio della linea Milano-Mortara, con conseguente intensificazione del traffico (da poco più di 20 treni al giorno a 180 treni al massimo della capacità della linea). Inoltre ha delineato quelle che saranno le trasformazioni della parte suburbana di tale tratta, quella che parte dalla Stazione FS San Cristoforo, all'altezza di Piazza Tirana, e raggiunge lo scalo di Porta Romana:

- 1) ci saranno due nuove fermate, Romolo e Tibaldi;
- 2) sarà creata una nuova stazione Porta Romana più spostata in direzione San Cristoforo, ridotta di dimensioni rispetto lo scalo attuale;
- 3) i binari subiranno un quadruplicamento proprio all'altezza della nuova stazione di Porta Romana, accompagnati da altrettante banchine. Due binari andranno in direzione della Stazione FS di Rogoredo, e altri due invece verso la Stazione di Lambrate;
- 4) la struttura della vecchia Stazione di Porta Romana, verrà dichiarata monumento comunale in quanto appartenente al patrimonio storico della città. Per quanto riguarda l'area dello scalo vero e proprio nei suoi complessivi 160.000 mq invece, non ci sono progetti ancora definiti. Parte dell'area potrebbe essere destinata alla costruzione di edifici adibiti a residenza, inframmezzati da aree verdi, giardini e aiuole, parte a spazi comuni per la cittadinanza; ma per il momento manca ancora un approfondimento progettuale sui singoli interventi;
- 5) il cavalcaferrovia di Corso Lodi, molto probabilmente, non sarà demolito, come ipotizzato in un primo momento, ma sarà invece mantenuto. Le sue arcate laterali dovranno però essere "risagomate" per permettere l'elettrificazione di due dei quattro binari.

Per tutte queste trasformazioni, comprese fra la Stazione di San Cristoforo e quella di Porta Romana, fino in realtà a Viale Puglie, ha detto sempre l'Ing. Facchin, saranno stanziati 45 milioni di euro da parte della Regione Lombardia (??) , che dovranno anche servire per gli interventi di mitigazione come ad esempio le famose barriere antirumore.

Fra i possibili interventi di mitigazione, sono stati individuati:

- 1) barriere antirumore create "ad hoc" per garantire un impatto estetico-visivo positivo e tali da attutire o meglio abbattere i rumori derivanti dal passaggio dei treni;
- 2) azioni sui "recettori" (ovvero gli abitanti delle case prospicienti la ferrovia). Nella pratica, se non dovessero bastare la succitate barriere, RFI si impegna a inserire nelle case dei "recettori" doppi infissi e doppi vetri;
- 3) le zone ai margini della ferrovia dovrebbero essere bonificate, così come anche le scarpate ferroviarie; i muri divisorii dovrebbero essere migliorati e resi poco attraenti per i "cattivi frequentatori";
- 4) le stazioni dovrebbero essere "contestualizzate", ovvero inserite nell'assetto architettonico presente nella singola zona.

I responsabili delle ferrovie hanno spiegato però che il condizionale da loro usato è d'obbligo perchè solo dopo il Concorso di Progettazione, il cui bando verrà emanato all'inizio del 2006, si potranno avere risposte certe su ciò che verrà davvero eseguito in sede d'opera.

L'Ing. Stefani si è infine soffermato sui vantaggi in mobilità e traffico derivanti dal progetto: riuscendo a integrare maggiormente ferrovia, mezzi di superficie e metropolitane sarà possibile spostare dall'auto al treno molti pendolari provenienti dal sud/ovest della Provincia di Milano.

La parola poi è passata ai consiglieri di zona e al pubblico. Molti i quesiti sugli interventi di mitigazione prospettati dai tecnici: sono stati espressi infatti non solo forti dubbi sulla validità delle barriere antirumore per quei palazzi, costruiti proprio a ridosso della ferrovia, che hanno più di quattro piani, ma anche preoccupazione per l'effetto delle vibrazioni sulle fondamenta e le strutture delle case più vecchie che già risultano provate dal traffico attuale di treni e metropolitane.

Infine alcuni rappresentanti dei comitati sorti in zona 5 e 6 hanno contestato il fatto di non avere avuta alcuna comunicazione preventiva da parte del Comune di un progetto che li vede direttamente coinvolti

AUTORE LORENZO BAIO