

SCALI FERROVIARI: NON TUTTO È ILLUMINATO

Il cono d'ombra sul tema del nodo ferroviario

16 MAGGIO 2017 BY [CLAUDIO BACIGALUPO](#)

Nel furibondo dibattito sugli scali ferroviari che sta animando Consiglio Comunale, Municipi, associazioni di via e di quartiere, gruppi di interesse e per finire *social media* e *blogger* milanesi, la questione del nodo ferroviario e dei trasporti locali su ferro non sembra occupare il posto che le compete. Le problematiche del futuro del nodo ferroviario milanese riguardano il grande incremento dell'Alta Velocità e del traffico merci, e non possono essere trascurate correndo a un nuovo Accordo di Programma sugli scali, rimandando superficialmente a un momento successivo i problemi strutturali.



Presto & Male S.n.C. – Il 20 settembre 2016 la Direzione dell'ufficio programmazione mobilità del Comune riassume per le commissioni Consiliari congiunte Urbanistica, Edilizia Privata, sistema Agricolo Milanese, Mobilità, Trasporti, etc. . L'Allegato O dell'Accordo di Programma 2015, relativo alla ristrutturazione del nodo ferroviario milanese che prevede 9 nuove linee S, con un totale di 18.

Solo sei (di cui tre nuove) sono dirette a sud, tra sud-ovest e sud-est, dove si realizzava la parte sicura del vecchio Accordo di Programma 2015 (1). L'importanza degli scali è assai relazionata ai loro collegamenti ferroviari: 2 linee transitano a San Cristoforo e Porta Romana, 6 a Rogoredo, 2 a Lambrate, 5 a Greco, 8 a Lancetti / Farini. È comprensibile la incomparabile densità di servizio nel settore nord rispetto al sud, ma nel panorama dei molti attraversamenti ferroviari previsti nella città, mancano ancora la diagonale Treviglio – Abbiategrasso e la linea "tangente" sud Abbiategrasso – Lodi.

Assai poco Metropolitan trascurare due direttrici e non aver preparato adeguatamente il confronto pubblico con le molte Amministrazioni interessate dalle diverse linee che fanno degli scali nuovi "luoghi centrali". Qui potrebbero venir collocate funzioni pubbliche utili alle diverse comunità più o meno estese, che tra città e cintura assommano da 450 a 750 mila persone (Abbategrasso – Milano – Melegnano, Abbiategrasso – Milano – Treviglio, Abbiategrasso – Milano – Seregno; Abbiategrasso – Milano – Rho).

L'incontro, non sufficientemente preparato e deludente, c'è stato in gennaio scorso; sono venuti pochissimi sindaci, non ha prodotto nessun seguito. Il processo partecipativo svolto dal Comune di Milano senza prima documentare i futuri nodi programmatici della città è stato poco utile; cittadini e Municipi interrogati su desideri e aspettative locali hanno raccolto prevalentemente indicazioni generiche e ripetitive.

Bisogni consolidati, uso delle grandi risorse territoriali pubbliche o disponibili nel territorio comunale e nelle vicinanze (Expo, Goccia, Città Studi, Vittoria, Macello, Ortomercato) sono i temi su cui il Comune avrebbe dovuto esprimere ipotesi motivate, per

poi coinvolgere i cittadini e ottenere conclusioni da coordinare a breve nella revisione del PGT, che dovrebbe essere quasi contemporanea al nuovo Accordo di Programma.

Il Consiglio Comunale avrà da discutere e votare entro fine maggio un nuovo documento di indirizzo sulle funzioni da collocare negli scali, ma dato che nulla risulta iniziato positivamente, la scadenza di luglio 2017 per il nuovo Accordo di Programma sembra possibile solo con decisioni verticistiche affrettate e superficiali. Anche rimandare eventualmente le conclusioni a dicembre sembra purtroppo incompatibile con un processo democratico informato.



Nodo ferroviario milanese con 16 Linee S, tra le esistenti e le nuove. [Dal documento sul Potenziamento Sistema ferroviario](#)

AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio) il 12 aprile scorso fornisce alle Commissioni sopra menzionate un anticipo della revisione del PUMS senza note economiche, la quale elenca le numerose azioni necessarie al futuro passaggio al mezzo pubblico nell'area metropolitana.

Per ottenere un incremento di passeggeri sulla futura *Circle Line* le 8 stazioni indicate nell'Accordo di Programma 2015 diventano 14, sono auspiccate le posizioni di parcheggi di scambio, prolungate M1 e M5, completata e prolungata M4, riqualificata e prolungata M2, prolungata M3, ipotizzata una nuova M6. Sono 23 le linee di superficie variamente intensificate, protette, modificate, prolungate, e sono proposti nella cintura esterna S Bus veloci a frequenza fissa.

Le frequenze ferroviarie sul nodo milanese sono desunte dall'Accordo di Programma 2015. Per superare le criticità del conflitto tra trasporti a medio raggio e incremento della Alta Velocità (AV) che si estenderà presto a Venezia, all'Adriatica, a Francoforte; si indicano due ipotesi di nuovi tunnel:

(a) un diverso "secondo passante" ovest (2) dedicato al traffico locale e regionale sulle sole direttrici Monza-Lecco, da San Cristoforo, con 4 nuove stazioni, più Garibaldi e Centrale, destinato a liberare parzialmente il rilevato ferroviario nord ed est, con vantaggio dell'AV;

(b) un tunnel dedicato solo all'AV da Garibaldi a Centrale, con due stazioni appaie più breve, efficiente, economico; esce a est a Segrate verso Venezia, e a sud presso Forlanini verso Roma.



ferroviari esistenti e in progetto, (rosso) locali e nazionali con rete MM (progetti in grigio) Non sono indicati i tunnel (a) e (b) proposti. Dalla [presentazione Amat assi 1 e 2 del PUMS](#)

Il documento AMAT ha una seconda parte, in cui il capitolo del *Government della domanda di mobilità di persone e merci* affida alle iniziative private la realizzazione e gestione di centri di distribuzione delle merci. Questo afferma che *“l’Amministrazione individua il modello logistico più confacente al contesto milanese, svolgendo un ruolo di facilitatore dell’iniziativa privata in regime di libera concorrenza”*.

Tutto questo è urgentissimo, dato che il Gottardo in esercizio (2021) aggiungerà sul nodo ferroviario di Milano un traffico merci fino a 200 treni al giorno da smistare tra quelli diretti nell’area milanese e quelli nazionali. Utilizzando la *Circle Line* di notte, gli scali Farini, San Cristoforo, Porta Romana, Lambrate o Greco, posti ai vertici dei relativi quadranti urbani ed extraurbani, potrebbero risolvere lo scambio merci ferro-gomma riducendo con mezzi elettrici quel 12% di traffico distributivo, responsabile del 30% dell’inquinamento urbano.

Si tratta però di prevedere già ora la possibilità di binari e piattaforme dedicate, impossibili ad urbanizzazioni concluse, domani. L’Accordo di Programma 2015 riguardava concretamente il solo lato sud della *Circle Line*, considerata nei fatti interamente non urgente, poiché il tratto nord era solo “studiato”, subordinato a successi speculativi ottenuti. Le frequenze previste erano modeste: 10’ a sud; 20’ a nord, e chissà quando!

Senza costi né attese la *Circle Line* potrebbe invece essere immediatamente ospitata nel Passante attuale; la bassa frequenza sarebbe riscattata dalle molte destinazioni dei treni in transito. Se poi si volesse far crescere la frequenza dell’Alta Velocità senza realizzare il nuovo tunnel, potrebbe comunque crescere la frequenza alta velocità vestendo nel controllo tecnico su rilevato

esistente nord ed est rimandando e l'attivazione delle fermate della *Circle Line* previste a Dergano, Istria, Bovisasca, Stephenson. Sarebbero vantaggi immediati in ogni settore.

Il nuovo Accordo di Programma 2017 interviene nel futuro dei trasporti di un nodo ferroviario nazionale; non riguarda solo Comune e FS Sistemi Urbani, ma le opere che Regione e Nazione intendono realizzare con le FS a Milano, per il Paese: non si può correre a fari spenti!

Claudio Bacigalupo

Architetto

(1) La parte nord era solo in fase di "studio", subordinata al successo economico.

(2) Il Secondo Passante ipotizzato nel 2005 era diverso e raccordava Porta Genova a Garibaldi ripristinando un anello ferroviario completo attorno alla città, destinato a ogni tipo di linea.