

L'ex scalo Farini. Lì, in uno dei capannoni, si sta svolgendo il vertice sui trasporti

Una "circle line" con gli ex scali per collegare ferrovie, metrò e bus

Rigenerazione urbana, riusi temporanei, una circle line per la mobilità sostenibile che colleghi il trasporto ferroviario, il metrò, gli autobus. Le idee che stanno nascendo intorno alla riqualificazione dei sette scali ferroviari dismessi serviranno, nel workshop organizzato da Fs e Comune fino a domani, serviranno come base per gli scenari che porteranno al masterplan.

SERVIZIO A PAGINA II

Il futuro degli scali

Trenord lancia la "circle line" dieci fermate per collegare ferrovie, metropolitane e bus

UNA circle line che metta in connessione i sistemi di trasporto pubblico più usati — treni, metropolitana, autobus — includendo nel suo percorso anche i sette scali ferroviari dismessi, cuore dei progetti di riuso urbanistico di Milano. Una circolare per cui non bisognerebbe partire da zero, perché i binari ci sono già, e vengono utilizzati per una delle linee suburbane di Trenord: andrebbero, però, realizzate nuove fermate strategiche, per arrivare all'obiettivo di un treno ogni quarto d'ora che viaggia lungo un anello periferico della città.

Pensare al futuro degli scali vuol dire anche questo: trovare nuovi modi per spingere i milanesi e i *city user* a lasciare l'auto a casa, affidandosi ai mezzi pubblici. Ecco perché, nei tre giorni di dibattito pubblico sul futuro degli scali organizzati da Fs e Comune, c'è spazio anche per la proposta di Trenord sulla realizzazione della circle line. Il progetto non è nuovo: c'era già nel Piano di governo del territorio della giunta Moratti, elaborato dall'allora assessore Carlo Masseroli. Ma adesso è stato rivisto e adattato, per agganciarlo proprio al masterplan che

verrà realizzato alla fine di questo processo, a fine marzo.

Il dato di partenza è quello di una città che cresce: lo dicono i dati portati da Lorenzo Bellicini, direttore del centro studi Cresme: la popolazione milanese nei prossimi dieci anni crescerà di 170mila unità, grazie all'arrivo di giovani e immigrati. Già oggi il 33 per cento delle multinazionali che hanno sede in Italia sono a Milano, e il 15 per cento delle **start up** innovative italiane è in questa area metropolitana. Un capitale umano che si muove costantemente: Trenord conferma un trend costante di crescita dei suoi viaggiatori, con 727mila passeggeri a novembre 2016, più 2 per cento su un anno fa.

Per questo ieri l'ad Cinzia Farisè ha portato due possibili scenari sulla circle line, spiegando che «la riqualificazione degli scali può portare nuova linfa al motore della mobilità sostenibile». Lo scenario più fattibile è quello che collegerebbe attraverso i binari della S9 san Cristoforo, Lambrate, Villapizzone e Porta Garibaldi, considerato ormai l'hub del trasporto di Milano e della Lombardia. Si intercetterebbero così i treni di Tre-

nord, quelli del Passante, le linee S, il Malpensa Express, le metropolitane. Andrebbe, però, riqualificata la fermata di Porta Romana (dove appunto c'è uno scalo) e vanno realizzate nuove fermate a Zama (zona Mecenate), Istria e Dergano. In questo modo ci sarebbero dieci stazioni servite da quattro treni — simili a quelli del metrò, ma specifici per il servizio ferroviario — all'ora per direzione. Servono venti treni ma, soprattutto, un progetto integrato, in cui partecipino (non solo con i fondi) tutti i soggetti interessati. E servirà anche quell'integrazione tariffaria sempre evocata e non ancora realizzata.

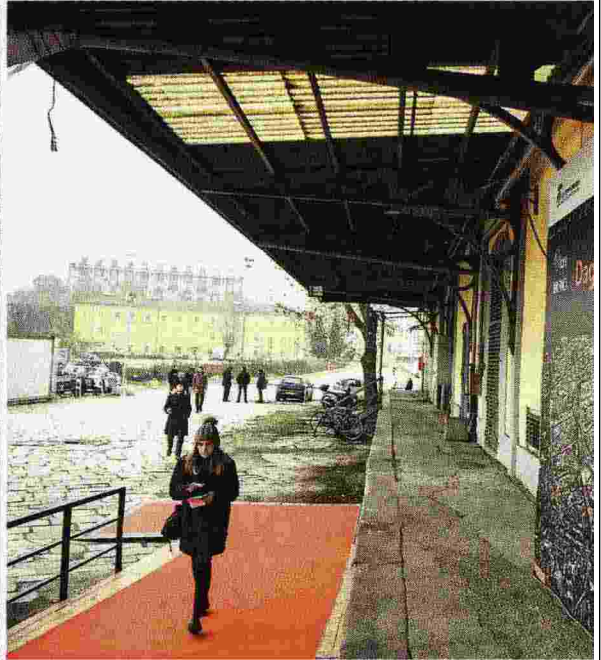
Il workshop allo scalo Farini continua oggi e domani: quasi 800 persone soltanto ieri hanno ascoltato i primi interventi e partecipato ai tavoli di lavoro. C'erano anche alcuni esponenti del comitato che ha criticato le scelte di Fs su come impostare il lavoro di creazione del masterplan, chiedendo a cinque studi di architettura di fare degli scenari preliminari. A tutti è stata assicurata — ma si vedrà alla prova dei fatti — la possibilità di partecipare, in questi giorni e nei prossimi tre mesi di dibattito pubblico.

(oriana liso)

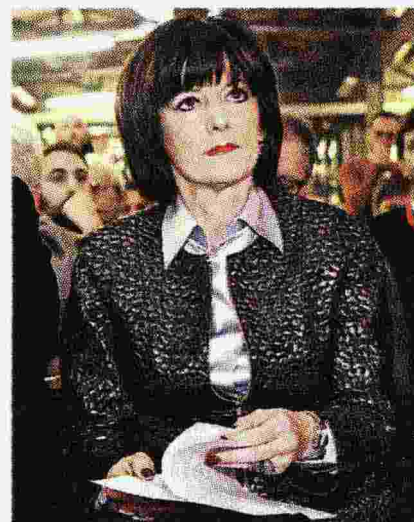
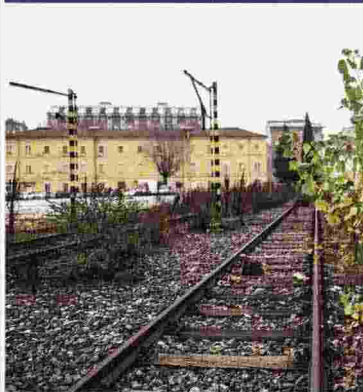
ORIPRODUZIONE RISERVATA

Serve una grande rete di mobilità per affrontare la crescita demografica prevista (più 170mila unità in 10 anni) e l'aumento dei pendolari sui treni (più 2% nel 2016)

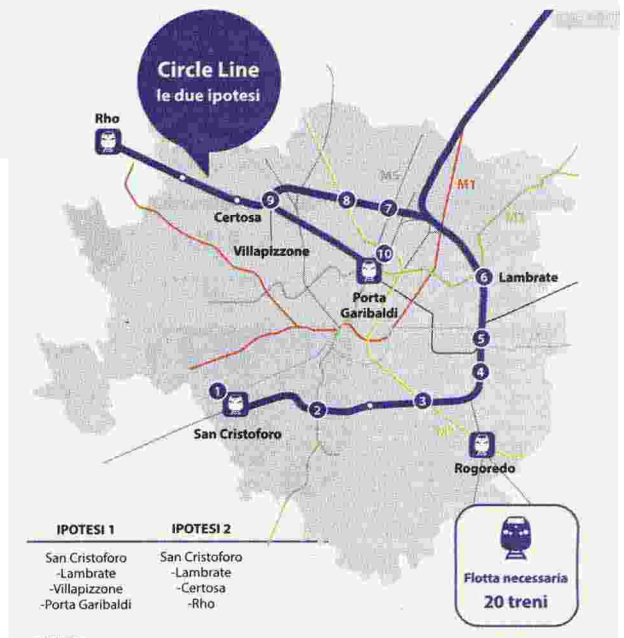
Come cambia la città



IL PROGETTO DI TRENORD PREVEDE DIECI FERMATE



Cinzia Farisé, ad di Trenord





FLESSIBILITÀ

“Gli elenchi delle destinazioni d’uso, tra industria 4.0 cohousing e artigianato 3D oggi sono insensati”

BARCELONA

Josep Acebillo, protagonista della agopuntura urbana “Ogni città è diversa dall’altra”

PER SAPERNE DI PIÙ
www.comune.milano.it
fondazioneriuso.wordpress.com

LE DIECI STAZIONI

- 1 **SAN CRISTOFORO** capolinea, interscambio con Alessandria-Mortara-Milano
- 2 **ROMOLO** interscambio con M2 e bus extraurbani
- 3 **PORTA ROMANA** da riqualificare; interscambio con M3
- 4 **ZAMA** nuova fermata (area via Mecenate)
- 5 **FORLANINI** interscambio con linee suburbane S5 e S6 del passante, S9 e con M4
- 6 **LAMBRATE** interscambio con servizi ferroviari regionali e Regio Express delle direttrici Mantova, Cremona, Piacenza, Brescia, Bergamo, Pavia, Stradella, Alessandria e con linea M2
- 7 **ISTRIA** nuova fermata; interscambio M5
- 8 **DERGANO** nuova fermata; interscambio M3
- 9 **VILLAPIZZONE** interscambio con linee ferroviarie suburbane S5, S6, S11 e Milano - Bergamo
- 10 **PORTA GARIBALDI** capolinea, interscambio con tutti i servizi ferroviari regionali, Malpensa Express e tutte le linee S del passante e di superficie

CARATTERISTICHE DEL SERVIZIO



4 treni all'ora per direzione (1 treno ogni 15 minuti)



40' tempo di percorrenza da San Cristoforo a Garibaldi



6 treni all'ora nella tratta San Cristoforo - Lambrate (integrata con il servizio S9)

CARATTERISTICHE DEI MEZZI

I treni saranno simili a quelli della metropolitana

- ▶ Elevata accelerazione
- ▶ Incarrozzamento a raso su banchine
- ▶ Lunghezza massima 100-120 metri
- ▶ Circolabilità in doppia composizione