

Ufficio stampa di Corsico

Milano dice no all'interramento del raddoppio

Corsico 28 maggio 2008) - Il **silenzio di Milano è lampante**: non c'è interesse a sostenere il progetto di interrimento del raddoppio ferroviario rendendo esecutivo l'accordo Moretti-Moratti. E questo, nonostante le dichiarazioni pubbliche del presidente della Commissione trasporti del Comune di Milano intervenuto all'assemblea pubblica organizzata al teatro Verdi l'anno scorso.

L'Amministrazione comunale di Corsico prende atto che **Milano non intende accogliere la proposta** contenuta nello studio realizzato nel maggio scorso dal laboratorio di macroubanistica del Dipartimento di progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano. Un documento che definiva, in dettaglio, le soluzioni tecniche per eseguire l'interramento, senza mai interrompere la linea.

"Abbiamo detto fin dall'inizio che **se le operazioni di land use prospettate all'Amministrazione milanese** - precisa il sindaco, Sergio Graffeo - **non avessero avuto seguito, il nostro progetto sarebbe stata un'anatra zoppa**. L'ennesima porta in faccia che abbiamo ricevuto, dopo la Regione e il ministero delle Infrastrutture, ci costringe a fare un passo indietro, ma due avanti per **assicurarci che vengano adottate tutte le misure possibili per limitare l'impatto ambientale e acustico** sul tratto che attraversa il centro abitato della nostra città".

Il sindaco, infatti, è preoccupato dell'esito di un incontro tecnico che si è svolto, nei giorni scorsi, **in Regione Lombardia**, dove non solo è stato escluso, senza possibilità di replica, l'interramento, ma addirittura **non sono state previste le barriere architettoniche o altri sistemi di contenimento dell'inquinamento acustico in lunghi tratti della via Copernico**. La via, cioè, dove vi è la maggior concentrazione di popolazione che subirebbe notevoli disagi una volta che la linea entrerà in esercizio.

"Temo che la nostra insistenza sull'interramento - spiega il sindaco - faccia pensare agli interlocutori istituzionali, con i quali abbiamo l'obbligo di confrontarci, e a Rfi che noi siamo interessati al 'tutto o niente'. Chiaramente non è così. **La salute dei cittadini è prioritaria e quindi venga convocato urgentemente un tavolo tecnico-politico per mostrare ai sindaci quali sono le soluzioni previste**, dall'utilizzo di materiale rotabile d'avanguardia a sistemi adeguati di contenimento del rumore. Mi risulta ci sia un progetto che Italferr ha commissionato al centro studi Pim, con costi pari a un decimo rispetto a quelli per l'interramento. **Se la sensibilità e l'attenzione alla salute e all'ambiente è condivisa, parliamone**".

Un'apertura che viene chiesta al sindaco anche da molti componenti del Consiglio comunale, che aveva approvato all'unanimità un ordine del giorno che impegnava la Giunta a perseguire tutte le strade possibili per ottenere l'interramento della linea. "Spiegherò al Consiglio - conclude Graffeo - gli esiti del lavoro fatto fino ad ora e di un incontro che avrò, nei prossimi giorni, con i vertici di Italferr".

I dati dello studio di Corsico

Sinteticamente, ricordiamo alcuni dati economici dello studio commissionato dalla Giunta di Corsico ai professionisti del Politecnico di Milano.

"Il costo dell'interramento - spiegano i docenti dell'università milanese - è stato determinato sulla base del costo unitario stimato per l'interramento della stazione di Abbiategrasso, che è di 43 milioni di euro al chilometro. Complessivamente, quindi, **l'interramento dei 7 chilometri compresi tra Milano San Cristoforo e Trezzano dovrebbe costare intorno ai 297,9 milioni di euro**. Deducendo i costi che comunque si dovrebbero sostenere per il raddoppio, i maggiori costi si stimano in 214,9 milioni di euro, quindi circa **il 32% dell'investimento** previsto per il raddoppio dell'intera linea Milano-Mortara". Gli interventi sulle aree da sottoporre a operazioni immobiliari avrebbero consentito un fatturato, per le imprese di costruzione, di circa 457 milioni di euro.

Ufficio stampa

