

IL PASSANTE FERROVIARIO DI MILANO

Dopo anni di lunghe attese, di lavori infiniti, di caos stradale per i cantieri aperti, di promesse senza nulla di concreto, finalmente Milano vede aperta una parte del collegamento ferroviario tanto atteso quanto utile: quello del Passante Ferroviario.

La particolarità di questo tracciato ferroviario sta non tanto nel percorso, ma nei treni che lo percorreranno quando i lavori saranno davvero finiti. Infatti i treni che circoleranno promiscuamente saranno marcati Ferrovie dello Stato e Ferrovie Nord Milano (con il logo Ferrovie Lombarde), due ferrovie che fino ad oggi non hanno mai avuto punti di contatto reali, nessuna stazione comune.



Qui a sinistra la piantina delle stazioni del Passante ferroviario di Milano con i punti di interscambio con la linea metropolitana. Tratteggiati sono i tratti ancora in attesa di completamento.

Nel breve futuro invece, con un tragitto di 18Km a doppio binario, con due sbocchi sulla rete FS ed uno sulla rete FNM, dopo anni di polemiche circa le risorse dedicate all'Alta Velocità, gli orari ufficiali dei treni a breve percorso vedranno sicuramente grandi cambiamenti.

Ma veniamo alla situazione attuale, con un tracciato di 10Km completato, con il solo sbocco FNM in uso, treni ogni 10 minuti (dopo una fase di pre-esercizio iniziata ad Agosto e l'apertura poco prima di Natale al pubblico con un treno ogni 10 minuti), un tragitto che si realizza in 10 minuti, 5 stazioni aperte al pubblico, di cui 3 di interscambio con la rete metropolitana ed una con le linee ferroviarie delle FNM, finalmente possiamo trarre un primo bilancio, decisamente positivo.

Cominciamo dal tragitto ora aperto al traffico passeggeri.

La stazione FNM di Milano Bovisa è attualmente uno dei due capolinea. Provenendo praticamente da qualunque località servita dalle FNM, qui i pendolari cambiando treno possono usufruire dei treni del Passante: ovviamente in futuro alcuni treni delle FNM non saranno più diretti a Milano Cadorna, ma viaggeranno sotto terra sui binari del Passante, non costringendo più gli utenti a cambiare treno e contemporaneamente liberando un po' il carico di lavoro gravante sul capolinea storico delle FNM. I binari che possono ospitare i treni da e per il Passante sono in totale quattro, due in entrata e due in uscita da questo.

La prima stazione che si incontra sotto terra è quella di Lancetti, che è attualmente l'unica del Passante ad avere 4 binari: infatti questa è la stazione dove i due binari dedicati esclusivamente ai treni FNM e i due FS si uniscono, uno per ogni senso di marcia.

Qui sotto la stazione di Lancetti con il suo sistema di scambi lato Porta Garibaldi subito dopo una breve piega verso destra.



Proseguendo oltre la stazione di Lancetti ed al punto in cui le due "linee" si uniscono, si arriva alla stazione di Milano Porta Garibaldi, che sembra tanto una stazione della metropolitana, tanto semplice ma ben in profondità a ben 4 livelli sotto il suolo. Si è dovuti scendere tanto per via dei binari della metropolitana linea 2. Qui si effettua facilmente l'interscambio con questa metropolitana ma anche con i treni delle FS della stazione di Porta Garibaldi. Quest'ultima possibilità verrà sminuita nel momento in cui verrà aperta anche la sezione Lancetti-Villapizzone-Certosa FS, attualmente in lavorazione.

Si incontra successivamente la stazione di Milano Repubblica che permette l'interscambio con la linea 3 della metropolitana. Questa stazione è forse quella che più si discosta dal punto di vista architettonico da tutte le altre stazioni del Passante: differente la luce, tendente al giallo, e maestoso il punto d'interscambio su più livelli.

L'attuale capolinea "di testa" del Passante è la stazione di Milano P.ta Venezia, che è la stazione decisamente più bella dal punto di vista architettonico, con i suoi cilindri pieni di calcestruzzo che fanno da soffitto, con il mezzanino sospeso in aria grazie a dei tiranti che partono dal soffitto, un sistema di lampade alogene che fanno risplendere di bianco ogni angolo della stazione e del favoloso e futuristico mezzanino... Insomma, non è difficile lasciarsi affascinare da questa stazione. Qui i treni che giungono da Repubblica possono fare inversione di marcia grazie ad un sistema di scambi subito dopo la stazione (lato Dateo) dove i treni si fermano esclusivamente per il cambio di cabina del macchinista.



A sinistra si può notare il salone di interscambio davvero spazioso, pur sotterraneo, di Repubblica.

I lavori, come detto, non sono ancora finiti: l'esempio più lampante è la stazione Dateo che è ancora in piena fase di lavorazione; il cantiere a cielo aperto è tutt'ora in alto mare. Della stazione di Porta Vittoria, invece, non

è nemmeno stato realizzato un progetto esecutivo. Dall'altro capo del Passante, partendo da Lancetti manca ancora il collegamento alla rete FS che vedrà una nuova stazione, quella di Villapizzone (ex Bovisa FS), e poi quella di Certosa, che a tutt'oggi è un cantiere. Testimonianza che i lavori sono in fase esecutiva è la soppressione della ex stazione FS di Milano Bovisa (da non confondere con l'omonima FNM), che è stata completamente rasa al suolo. Al suo posto un'enorme voragine mostra i lavori in corso. A sinistra si può notare il salone di interscambio davvero spazioso, pur sotterraneo, di Repubblica.

I tempi di realizzazione previsti per questi tratti mancanti sono:

- Stazione Milano Dateo: 2001
- Stazione Milano Villapizzone: 2001
- Stazione P.ta Vittoria: 2003

Come si vede i tempi di realizzazione sono ancora molto lunghi ed i costi sono già decisamente lievitati. Un paragone con la Svizzera è quasi d'obbligo: per il Passante di Zurigo ci sono voluti 7 anni anziché 14, si sono spesi 700 miliardi contro i 1.447 (a Milano ne erano stati previsti 437). Particolarità: i lavori di Milano hanno visto anche l'enorme cantiere per il cavalcavia di via Palizzi costituito da tre ponti (di cui uno per i soli tram). Inoltre per la realizzazione dei tratti mancanti sono stimati altri 230 miliardi e sei anni di lavori. Il progetto ultimato vedrà i treni FS e FNM percorrere comunemente il tratto del Passante per fare capolinea dall'altra parte di Milano, a Milano Rogoredo. Così i treni FS provenienti da Rho (Torino, Varese, Domodossola, etc) potranno anche proseguire per altre destinazioni, mentre dall'altra parte i treni che passano per Milano Rogoredo potranno attraversare Milano ed attestarsi a Certosa così come proseguire per altre destinazioni senza alcuna sosta superflua. L'assessore Giorgio Pozzi ha così spiegato il progetto della Regione Lombardia: una gronda ferroviaria che da Novara collegherà l'aeroporto di Malpensa, Busto Arsizio, Saronno, Seregno, Usmate, Orio al Serio, Bergamo e Brescia passando per Pavia, Codogno e Cremona: un progetto in gran parte ancora sulla carta.

Le tariffe: visto l'uso del Passante a carattere ferroviario (i treni infatti viaggiano a sinistra e non a destra come la metropolitana milanese) le tariffe sono state definite integrate. Si può accedere al Passante con un normale biglietto dell'ATM (Azienda Trasporti Municipale di Milano) fino al limite delle tariffe urbane delle linee ferroviarie e metropolitane (sul Passante fino a Bovisa FNM ed in futuro fino a Certosa FS e Rogoredo FS), ovvero con i biglietti FS o FNM senza sovrapprezzo. Insomma: un buon incentivo all'uso del nuovo mezzo di trasporto su rotaia di Milano.

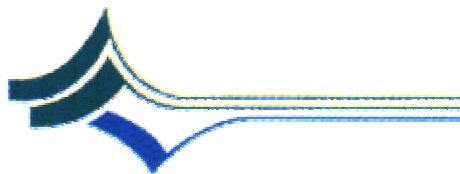
A destra, il piano dei binari della stazione di Porta Venezia.



L'interscambio con le linee metropolitane avviene come in una normale stazione ferroviaria delle FNM: vi sono i tornelli che permettono agli utenti di obliterare il proprio biglietto che può essere usato anche per viaggiare sulla metropolitana milanese; qui, infatti, è utilizzabile il biglietto FS o FNM di tipo integrato.

Dall'esterno, poi, il Passante è riconoscibilissimo grazie alle misteriose "R" che sono apparse negli ultimi tempi presso alcune uscite della metropolitana e presso le nuove scale di accesso al passante stesso. La lettera sta per Regionale, come gli omonimi treni FS che vi transiteranno in un breve futuro. In realtà le FS e le FNM

hanno per l'occasione firmato un accordo per la realizzazione del cosiddetto SFR (Sistema Ferroviario Regionale) che permetterà effettivamente l'uso di binari comuni nel Passante ferroviario di Milano.



Qui sotto, il logo delle Ferrovie Lombarde che compare sui treni circolanti nel Passante di Milano.

FERROVIE LOMBARDE

Attualmente le frequenze dei treni ricordano molto i primi anni della linea 3 della metropolitana, ovvero poche stazioni, pochi treni, molto disorientamento. I soli treni che percorrono i binari partono da Bovisa FNM e arrivano a Porta Venezia e sono delle FNM, vista la mancanza del tratto esclusivamente FS comprendente la stazione FS di Villapizzone, come detto. I treni partono ogni 10 minuti, da poco prima delle 7 del mattino sino alle 20-20.30. E' già un miglioramento rispetto al pre-esercizio (partito in Estate 97), che vedeva un treno ogni 15 minuti, sistema utilizzato anche nella prima fase dell'apertura del Passante al pubblico (le feste di Natale). Con 6 treni all'ora per ogni senso di marcia, visto il ritorno dalle ferie natalizie di lavoratori e soprattutto degli studenti, l'incremento dei viaggiatori è stato sensibile. Il massimo si otterrà in questa prima fase con un solo tronco del Passante con un'adeguata comunicazione pubblicitaria sui tutti i mezzi ATM, FNM e FS.

Vediamo ora le nuove stazioni che fanno parte del Passante, cominciando dalla stazione di Milano Lancetti.

NB: la "nuova" stazione di Bovisa FNM è stata volutamente trascurata poichè costruita ex novo alcuni anni fa: si sappia solo che i treni in entrata al Passante partono dai binari 7 ed 8 (dove i treni in questa prima fase dovrebbero attestarsi), mentre i treni in uscita arrivano ai binari 1 e 2. Si nota comunque un forte distacco architettonico tra tutte le stazioni del Passante e questa stazione FNM.

testo e foto Marino De Stena