

Lotti “lunghi e ben distesi”

Venerdì 9/11, in Commissione Interramento, l'Amministrazione di Seveso ha proposto di dar mandato a Pedemontana di progettare l'interramento ferroviario locale dividendolo in due lotti: il primo dal confine con Cesano Maderno alla stazione e il secondo dalla stazione all'intersezione con Superstrada a Meda.

In figura i due lotti proposti secondo il disegno pervenuto in Commissione.



Questa ipotesi implica la chiusura definitiva di Via San Martino, Via Manzoni e Via Montello/Dante cioè tutte le principali arterie pedonali, ciclabili e veicolari che hanno permesso lo sviluppo della vita sociale ed economica della città: queste arterie si troverebbero infatti a metà delle rampe di risalita del lotto sud (San Martino e Manzoni) e di discesa del lotto nord (Montello).

Nei risultati, questa proposta ha un valore assimilabile ai sottopassi che l'Analisi Costi/Benefici ha già dimostrato, con dati quantitativi, essere peggiore dello stato attuale.

Oltre a non risolvere l'esistente divisione est-ovest in tutta l'area centrale della città essa introduce una ulteriore divisione nord-sud non risolvendo e consolidando per sempre tutti i problemi generati dalla frattura storica imposta a Seveso dalla ferrovia Milano-Asso.

Sevesoviva si è dichiarata nettamente contraria a dar mandato a Pedemontana per questa progettazione.

Prendendo atto comunque che l'Amministrazione è intenzionata a chiedere a Pedemontana di fare una progettazione per lotti, al fine di diluire in due parti il costo dell'opera, Sevesoviva ha suggerito che i lotti siano diversamente identificati: come primo lotto le sole opere minime indispensabili allo svolgimento del servizio ferroviario su due binari, anche scoperti; come secondo lotto tutte le opere di eventuale allargamento della piattaforma di stazione a più binari e copertura degli stessi.

Sevesoviva ha inoltre ribadito la necessità di integrare le prescrizioni con la richiesta di un serio approfondimento del metodo costruttivo recentemente usato per l'ampliamento della metropolitana di Londra a Canary Wharf: un metodo più rapido, più ecologico ed più economico di quello a diaframmi cementizi proposto da Ferrovienord.

Servono approfondimenti tecnici che permettano di arrivare al cantiere partendo dal progetto di fattibilità proposto da Ferrovienord nel 2009. Una ferrovia metropolitana interrata e libertà di movimento in superficie per la vita cittadina: è questa l'unica opzione possibile per una Seveso viva.