



**INSIEME**  
Lo staff  
del Comune  
all'apertura  
del tunnel  
Sotto  
l'assessore  
Carmela Rozza

# Via Zuccoli, riapre il tunnel sotto la stazione Centrale «Rilanceremo questa zona» *La Rozza: primo tassello per la riqualificazione*

di **GIAMBATTISTA ANASTASIO**  
— MILANO —

**IL PRIMO PEDONE** lo ha attraversato alle 12.25, quasi incredulo. Dopo anni ha riaperto ieri al traffico il tunnel della stazione Centrale all'altezza delle vie Zuccoli, da un lato, e Varanini, dall'altro. Uno dei tunnel che collegano via Ferrante Aporti a via Sammar-

**IL COMITATO  
DEI RESIDENTI**

**Questo intervento  
è un bel segnale:  
finora sono stati  
i cittadini le sentinelle  
contro il degrado**

## **L'INTERVENTO**

**IL COMUNE HA DOVUTO CONCORDARE I LAVORI  
CON LA SOVRINTENDENZA PERCHÉ LA CENTRALE  
È CONSIDERATA BENE MONUMENTALE**



tini. Duecento metri di strada a senso unico proprio sotto i binari, 4,60 metri di altezza all'apice della volta. In tutto 4 mila metri quadrati di superficie rimessi a nuovo per un importo complessivo di 350 mila euro. Iniziati ad aprile, i lavori si sono conclusi in quattro mesi.

«UN INTERVENTO tutto a carico degli uffici comunali» rivendica l'assessore ai Lavori pubblici, Carmela Rozza. Sì, perché il sottopasso è di proprietà di Grandi Stazioni ma la convenzione col Comune prevede che debba essere proprio Palazzo Marino a provvedere alla sua manutenzione, anche in cambio della gratuità del passaggio. C'è di più: il complesso della stazione Centrale ha valore monumentale, da qui l'esigenza di concordare l'intervento e i relativi materiali con la Sovrintendenza ai Beni Architettonici. Per capire in che stato versasse il sottopasso di via Varanini, basta guardare al sottopasso che vi sorge poco distante, quello di via Parravicini, che l'assessore conta di riqualificare a partire da settembre. Lì, in via Parravicini, domina il buio a qualsiasi ora. Fioche, per non dire nulle, le luci arancioni che ne scandiscono la volta. Per il sottopasso appena riaperto si è quindi puntato su colori chiari e vernici fotocatalitiche, ovve-



ro: vernici in grado di valorizzare la luce. La volta del tunnel, allora, è stata tinta di bianco, le pareti di grigio chiaro. Non solo. Si è fatto ricorso a malte speciali contro le infiltrazioni d'acqua, vera piaga dei tunnel della stazione. «Il soffitto del sottopasso — spiega Marco Sala, tecnico del Comune — è coperto di cemento armato, ormai degradatosi per il passare degli anni e per l'effetto delle infiltrazioni. Ne abbiamo rimosso uno strato per sostituirlo con malte speciali caratterizzate da un'alta resistenza all'acqua e alle vibrazioni dovute dal passaggio dei treni».

**UN NUOVO TASSELLO**, l'apertura del tunnel, per ridisegnare il quartiere che costeggia la ferrovia. «Ben venga questo intervento — commenta Irma Surico, presidentessa dell'associazione di zona "Quattro tunnel" —. La vivibilità della zona può migliorare solo se si riqualificano e si restituiscono ai cittadini gli spazi del quartiere. Finora sono stati proprio i residenti le prime sentinelle contro il degrado». «Da oggi la città riacquista un passaggio stradale più sicuro e confortevole — sottolinea la Rozza —. Via Zucconi è un'altra tappa importante del più ampio piano di riqualificazione di via Ferrante Aporti: obiettivo di questa amministrazione è di assicurare un nuovo volto alla zona intorno alla Stazione Centrale che in passato ha sofferto situazioni di abbandono e degrado». Quindi Alberto Proietti, presidente della commissione Lavori pubblici e urbanistica del Consiglio di zona 2: «Positivo l'attivismo del Comune. Ora speriamo che il dialogo avviato con Grandi Stazioni possa consentire di rilanciare l'intero quartiere».

*giambattista.anastasio@ilgiorno.net*



## 200

I metri lungo i quali si estende il tunnel: unisce le vie Aperti e Sammartini

## 350

Le migliaia di euro spese dal Comune per riaprire il sottopasso



### I binari

Il quartiere è spezzato in due tronconi dalla massicciata ferroviaria che sostiene le rotaie che portano in Centrale

### Superficie

Attorno allo scalo una lunga serie di magazzini coperti che attendono di essere recuperati e messi a disposizione della città



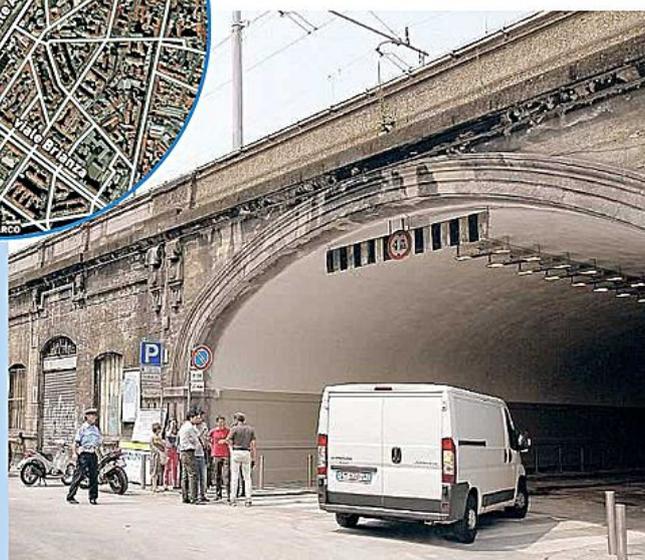
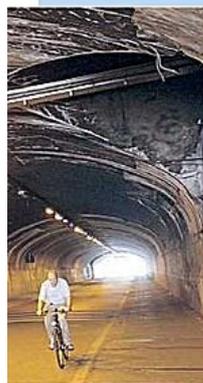
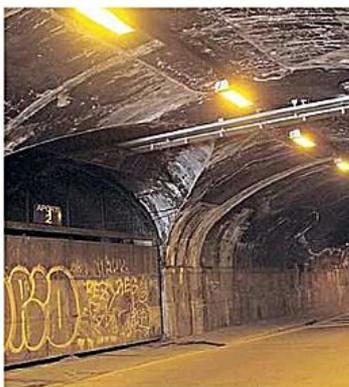
L'OPERA

### Com'è

Nella foto in alto due operai tolgono la transenna che chiudeva l'ingresso al tunnel di via Zucchi. Lo strato di cemento armato che ricopriva la volta è stato tolto e sostituito con malte speciali. La vernice è fotocatalitica.

### Com'era

Nella foto in basso il tunnel sotto la stazione Centrale all'altezza di via Parravicini. Prima dei lavori, quello di via Zucchi si presentava allo stesso modo: poca luce, infiltrazioni d'acqua e soffitto instabile.



### VIA LIBERA

In alto, le prime auto accedono all'interno del sottopassaggio dopo l'inaugurazione di ieri mattina.

### Aspetto

Oggi l'area è stata bonificata, ridipinta e illuminata in modo efficace. Si potrà anche attraversare a piedi senza pericoli.

### Paura

Finora passare da via Varanini a via Zucchi era considerato rischioso: il tunnel era buio, sporco e malfrequentato.

## I MATERIALI

SONO STATE USATE UNA VERNICE IN GRADO DI VALORIZZARE LA LUCE E MALTE RESISTENTI ALL'ACQUA E ALLE VIBRAZIONI DOVUTE AI TRENI

## L'ULTIMATUM

L'ASSESSORE AI LAVORI PUBBLICI: «GRANDI STAZIONI LATITANTE: COMPLETI AL PIÙ PRESTO I LAVORI IN PIAZZA D'AOSTA»

## L'ALTRA QUESTIONE APERTA

IL QUARTIERE CHIEDE CON FORZA IL RECUPERO DEI MAGAZZINI: 100 IN TUTTO PER 40MILA METRI QUADRATI DI SPAZI





## LA PROMESSA DELL'ASSESSORE

# «A settembre toccherà al sottopasso Parravicini»

— MILANO —

**ALL'APPELLO** adesso mancano due tunnel sui cinque che scandiscono la massicciata ferroviaria della stazione Centrale. Già riaperti quelli di via Tonale, piazzale Lugano e, ieri, quello di via Zuccoli-Varanini, restano da riqualificare i sottopassi di via Parravicini e via Spoleto. È Carmela Rozza a stilare la road map: «A settembre — fa sapere l'assessore ai Lavori pubblici — partiranno i lavori di recupero del sottopasso di via Parravicini, nella primavera del 2014 toccherà al sottopasso di via Spoleto». L'intervento in Parravicini ricaccherà quello appena messo a segno in via Zuccoli-Varanini. la prova di quanto sia sentito in zona il problema dei sottopassi è data dalla nascita di un sodalizio di residenti che ha scelto di chiamarsi «Associazione dei quattro tunnel».

**IN ATTESA** di conoscere gli sviluppi del ricorso al Tar per il parcheggio, osteggiato dagli abitanti, all'angolo tra le vie Ferrante Aporti e Varanini, l'altra questione aperta è rappresentata dal recupero dei Magazzini Raccordati, da tempo in disuso. Si tratta di oltre cento magazzini commerciali risalenti agli anni Trenta. Tradotto: 40 mila metri quadrati di spazi proprio sotto i binari che, nella stragrande maggioranza dei casi, attendono una nuova destinazione d'uso, una nuova funzione, una seconda vita. Un mese fa, nelle vie Ferrante Aporti e Sarmartini, si è svolta l'iniziativa «C'è vita attorno ai binari», organizzata dal «Gruppo Fas» (Ferrante Aporti-Sarmartini), dai «Comitati per Milano», dal Consiglio di Zona 2 e dall'assessorato all'Urbanistica del Comune con l'obiettivo di portare alla luce il tesoro nascosto sotto la ferrovia e allargare il dibattito sul riutilizzo di questi spazi. L'intenzione di Palazzo Marino è seguire quanto fatto in altre città, italiane ed europee: destinare i magazzini, una volta messi in sicurezza, ad associazioni, enti e privati che possano trasformarli in luoghi di aggregazione sociale e culturale o confermarne l'originaria vocazione commerciale. Il problema? Quale che sia il progetto di recupero e riconversione, serve un'intesa tra l'amministrazione comunale e «Grandi Stazioni», la società costituita con l'obiettivo di valorizzare il patrimonio immobiliare delle Ferrovie dello Stato. E proprio a Grandi Stazioni l'assessore Rozza ha lanciato ieri un ultimatum: «Completi al più presto i lavori in piazza Duca d'Aosta, la città non può aspettare oltre».

**Giambattista Anastasio**