

## II Passante ferroviario di Milano: visita al cantiere Dateo

Il 22 luglio 2000, con notevole anticipo rispetto all'orario prefissato, una trentina di appassionati si sono ritrovati in piazzale Dateo, impazienti di visitare l'omonimo cantiere del passante ferroviario.

Dopo aver indossato il casco di protezione obbligatorio e ricevuto dagli accompagnatori le principali raccomandazioni ai fini anti-infortunistici, sono scesi nelle "viscere" della metropoli lombarda (il piano del ferro è a -28 metri).

Scendendo, si incontra dapprima un grande disimpegno (dove sono collocati anche i ventilatori ed i filtri per la depurazione dell'aria), poi il mezzanino (vedi documentazione fotografica gentilmente fornita da MM, che qui si ringrazia), ed infine il piano banchine, sotto al quale, sui lati, in appositi locali, sono collocati tutti i servizi elettrici.

La stazione è dotata, oltre che di biglietteria, ufficio informazioni e servizi igienici, anche di attività commerciali come bar, edicole e negozi; salite e discese sono meccanizzate e fruibili anche da utenti portatori di handicap.



Dateo: piano banchine

La lunghezza della stazione (circa 250 metri) è il doppio delle normali fermate di metropolitana e può quindi contenere robuste composizioni anche di due TAF o normali convogli anche di sette-otto carrozze a due piani.

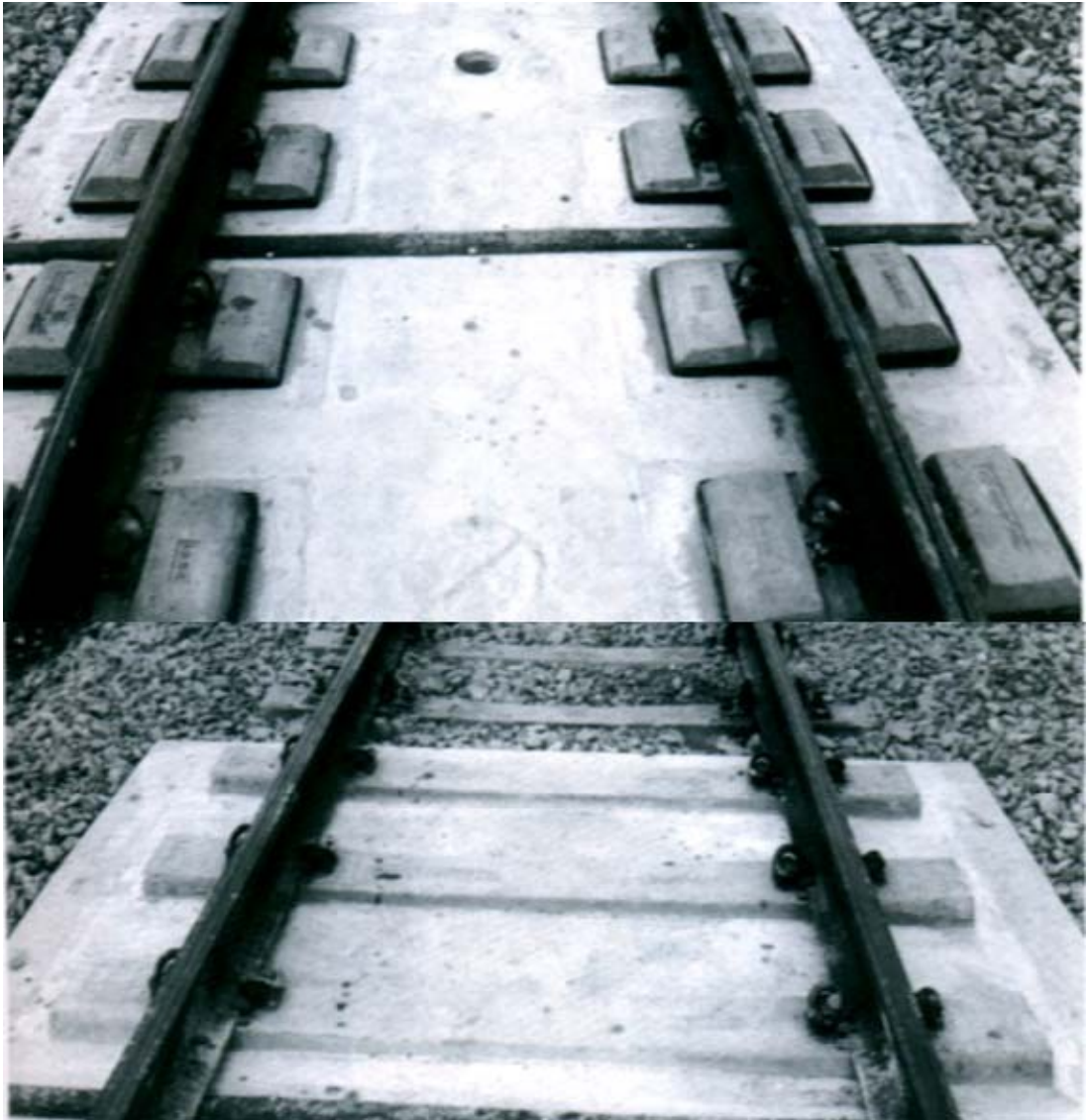
E' stata progettata per essere realizzata con scavo a cielo aperto, a differenza della tecnica di scavo con scudo meccanizzato applicato alle tratte a binario unico "Garibaldi-Lancetti-Villapizzone" e del metodo a foro cieco usato per le rimanenti.

Particolare cura è stata posta per realizzare un armamento che trasmetta rumori e vibrazioni nel modo più attenuato possibile. L'armamento usato nella tratta Dateo è di tipo "massivo", a differenza del precedente tipo "a blocchetti".

Come visibile dai disegni del progetto (anche per questi il ringraziamento va a MM), nel secondo tipo le rotaie sono ancorate a blocchetti, isolati dal calcestruzzo circostante con materiali elastomeri

antivibranti; nel primo, che permette una attenuazione maggiore, l'elastomero è posto a tappeto sul piano di calcestruzzo dell'arco rovescio della galleria. Sopra questo piano è posta una seconda suola di calcestruzzo armato sulla quale sono posate le traverse intere in CAP FS tipo Mx alle quali vengono ancorate le rotaie.

Armamento a  
blocchetti e  
massivo



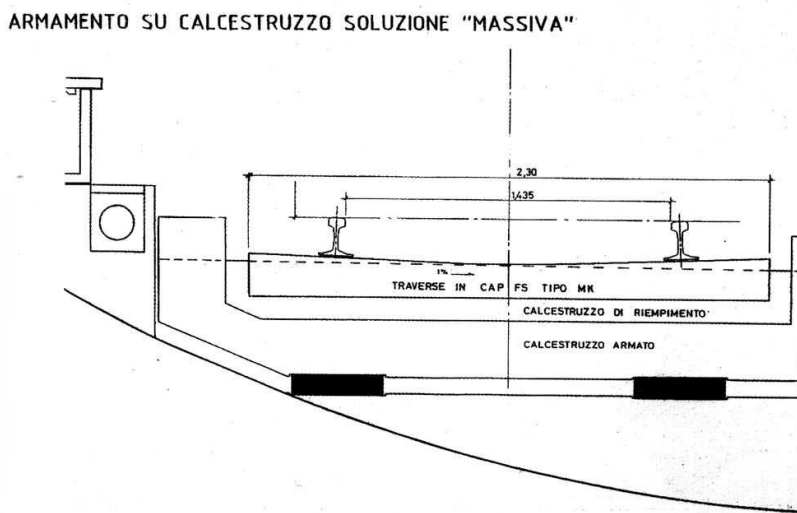
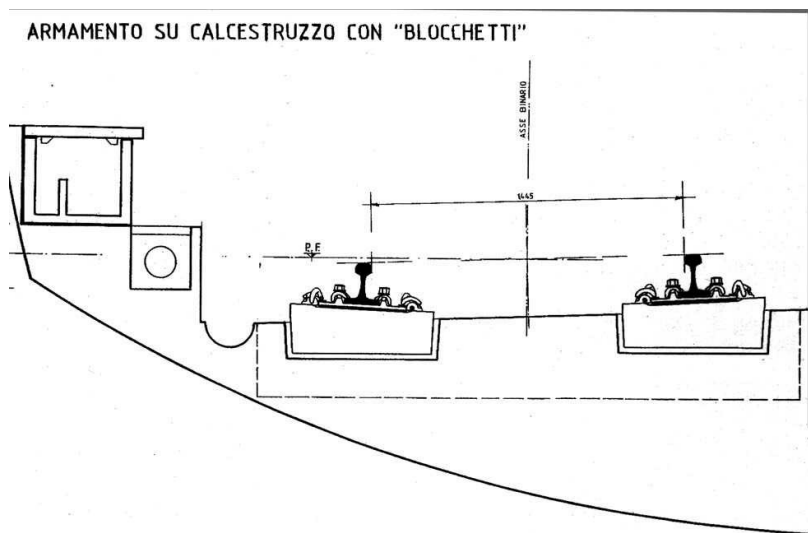
Una volta terminato il livellamento delle rotaie, fatto grazie ad un ingegnoso sistema di vitoni posti sotto le traverse a distanze regolari, il complesso viene bloccato al calcestruzzo sottostante con una terza colata di calcestruzzo.

Apportando piccoli adattamenti già previsti, Dateo potrà costituire un punto di interscambio con la futura linea 4 della MM.

Dando le spalle a Repubblica, il tracciato da Dateo prosegue rettilineo fino a Corso XXII Marzo per poi curvare a sinistra verso l'area della ex Stazione FS di Porta Vittoria dove i binari si sdoppiano: una linea prosegue in direzione della Stazione FS di Milano Rogoredo e l'altra prosegue verso bivio Lambro (Pioltello).

I treni passeranno a livello dell'attuale sottopasso stradale di Viale Molise (che verrà elevato) e subito dopo, alla pgr. 3728,430, cesserà la tratta urbana sotterranea con proseguimento in superficie. Vittoria sarà stazione di interscambio con le linee filoviarie 90/91 e 92/93.

Mentre per i 1047 metri della tratta Dateo è previsto il termine dei lavori per la primavera/estate del 2001, il pre-esercizio ed infine l'inaugurazione a fine 2001, per il completamento di Vittoria dovremo attendere altri quattro anni circa (fine 2003).



Disegni dell'armamento a blocchetti e massivo



