

## FERMATE ANTIUOMO A MILANO

**La recente sistemazione della piazza a ovest della stazione Centrale di Milano evidenzia il pesante impatto sulla qualità urbana delle linee del trasporto pubblico, che se lasciate nelle mani di competenze particolari, ad esempio quelle puramente trasportistiche, possono trasformarsi in elementi di separazione e di degrado della città**

**C**oncentrazione delle fermate, vicinanza, visibilità immediata e facilità di accesso rappresentano condizioni essenziali per una corretta disposizione di un nodo di trasporto collettivo, e questo dovrebbe valere ancora di più in presenza di importanti nodi di interscambio quali sono le stazioni ferroviarie.

Alla stazione Centrale di Milano – porta della città e nodo di interscambio per un traffico passeggeri di valenza regionale, nazionale e internazionale – la recente sistemazione della piazza IV novembre elude però questi principi, creando anzi situazioni contraddittorie in termini di accessibilità al mezzo pubblico e di qualità urbana.

In questa piazza molto ampia (oltre 10 mila metri quadrati) e nella adiacente via Fabio Filzi, vi fanno capolinea o transitano quattro importanti linee di tram, cinque di autobus urbani, due linee suburbane ad alta frequenza e alcune private regionali (Maggioni e Autostradale). All'uscita della stazione se ne presenta però una sola, vicina (10/15 metri), che volge le spalle alla stazione stessa e non è raggiungibile direttamente (secondo i progettisti), ma solo dopo un largo giro attorno a un ampio marciapiede, percorribile con difficoltà perché pavimentato con sassi (imitazione della "rizzada" milanese): proseguendo in linea retta, l'ignaro viaggiatore trova un alto e stretto marciapiede, pavimentato con sassi, e poi uno spazio di circa tre metri con binari lasciati a nudo al centro, su traversine e massiciata, protetto da fasce laterali in pietrisco; i binari circondano un'isola, anch'essa pavimentata con sassi, oltre la quale è finalmente la fermata, di una sola linea di autobus.

### LA BEFFA E IL DANNO

Nonostante le apparenze, quindi – fermata ben visibile e vicina, e presenza di binari che farebbero supporre l'accesso a un tram – questa sistemazione appare come una beffa per gli utenti del trasporto pubblico, costretti a un lungo giro per raggiungere la fermata, scoprendo poi che è di quella di un solo autobus, mentre le altre sono

disperse in aree progressivamente più lontane dalla stazione, anch'esse non raggiungibili direttamente ma attraverso percorsi pedonali lunghi – attorno a una piazza che misura 120 metri per 90 – o disagiati, su marciapiedi a volte pavimentati con sassi o attorno ad aree impercorribili perché segnate dal tracciato di binari in entrata o in uscita dalla piazza, anch'essi su ballast, come ferrovia in aperta campagna.

Le motivazioni di questo tipo di intervento, che ha di fatto reso impraticabile un'intera piazza, partono dalle esigenze particolari dell'azienda di trasporto pubblico milanese (Atm) e del comune di Milano: la prima chiede di impedire qualsiasi interferenza fra le sue linee e gli utenti della piazza (che sono in parte anche i suoi), come attraversamenti pedonali dei binari e la sosta abusiva ecc., mentre il settore via-

bilità del comune di Milano desidera sistemare l'area in attesa di dare corso a un progetto di riassetto più ampio e articolato, che però è fermo da anni.

Le scelte che ne derivano fanno emergere un problema di concezione dello spazio pubblico e di relazione con il trasporto collettivo, dove al sovrapporsi di competenze – trasportistiche, di sicurezza, di arredo urbano – non si unisce una visione più ampia di qualità ambientale.



▲ Particolare della sistemazione di piazza IV Novembre a Milano, davanti all'ingresso ovest della stazione Centrale.



#### TRINCEE CONTRO GLI UTENTI E LA CITTÀ

Così, necessità di ordine trasportistico, e l'incapacità di gestire e rispondere adeguatamente alle esigenze del traffico privato e dei pedoni, portano a trasformare le linee tranviarie in vere e proprie trincee, scavate con lo scopo di non far transitare i pedoni e di impedire il parcheggio selvaggio.

Allo stesso modo, la scelta di impedire ai pedoni di attraversare i binari o comunque di seguire percorsi diretti di accesso alle fermate (o ad altri punti della piazza), porta a costruire alti marciapiedi impercorribili, pavimentati con sassi: la "rizzada" è certamente economica e fa parte del patrimonio storico della città, e per questo piace ad alcuni progettisti, ma il suo uso è ostico per i pedoni, e ha fatto anche vittime illustri, come la signora Thatcher che, al vertice europeo di Milano del 1985, ha lasciato un tacco sulla "rizzada" del castello Sforzesco.

Il divieto per i pedoni di seguire percorsi naturali, diretti, imponendo deviazioni e giri lunghi e contorti, è un filo conduttore che si ritrova spesso, e rappresenta una metodologia di intervento ben precisa, non solo nel capoluogo lombardo, che pone le esigenze dei sistemi di trasporto collettivo al di sopra di tutte le altre, comprese quelle dei pedoni, cioè i clienti stessi del trasporto pubblico.



ENZO FORCU

Un esempio è la sistemazione della grande isola pedonale nel centro di Milano, fra il Castello Sforzesco e piazza Duomo, liberata dal traffico su gomma e attraversata dai binari delle principali linee tranviarie: da elemento di congiunzione e di vivacizzazione dell'isola, questi binari si stanno però trasformando in un elemento di separazione, circondati da gradini alti e barriere che consentono il passaggio solo in alcuni punti, distanti fra loro.

Un altro esempio è rappresentato dalle corsie protette della circosollazione esterna dei filobus, vere barriere fra quartieri della città, con pochi punti di attraversamento, che espropriano importanti porzioni di città senza dare in cambio un accesso facile e integrato ai mezzi pubblici (oltre che un servizio valido): nell'intersezione fra linee radiali e circolari, l'attuale posizionamento delle fermate comporta percorsi pedonali lunghi e disagiati, e a volte decisamente assurdi; un caso emblematico è rappresentato dalla stazione Lancetti del Passante di Milano, chiusa alle spalle dallo scalo ferroviario Farini e incastonata in un'ex area industriale, con poche abitazioni, che ha il suo naturale bacino d'utenza nel prospiciente quartiere Dergano, dal quale è divisa però dalle barriere insormontabili della circosollazione, con ovvi risultati in termini di non-accessibilità al trasporto pubblico e di separazione fra due parti di uno stesso quartiere.



▲ Sopra, veduta del nuovo assetto di piazza IV Novembre a Milano, davanti all'ingresso ovest della stazione Centrale.

▲ Particolare dell'innesto della linea tranviaria in piazza IV Novembre con quelle che percorrono via Fabio Filzi.

▲ La linea tranviaria 225, nel quartiere Flaminio a Roma.



#### UN'INSIEME DI RESPONSABILITÀ E RIGIDITÀ

L'invadenza delle linee di trasporto pubblico, e il loro impatto sulla qualità urbana nasce da un'insieme di responsabilità - e rigidità - differenti e sovrapposte, ognuna arroccata su se stessa, e dall'assenza di una figura unificante con una visione globale della città.

La blindatura delle linee sembra derivare dal ministero dei Trasporti, e in particolare le singole le singole unità regionali deputate alla sicurezza (Ustif), che guardando all'aspetto sicurezza - dei pedoni e dei conducenti dei mezzi pubblici - impongono transenne continue non scavalcabili e passaggi pedonali a percorribilità limitata (ad esempio transennature a "S") per linee tranviarie e corsie preferenziali, specie in presenza di filari alberati, ma non solo:

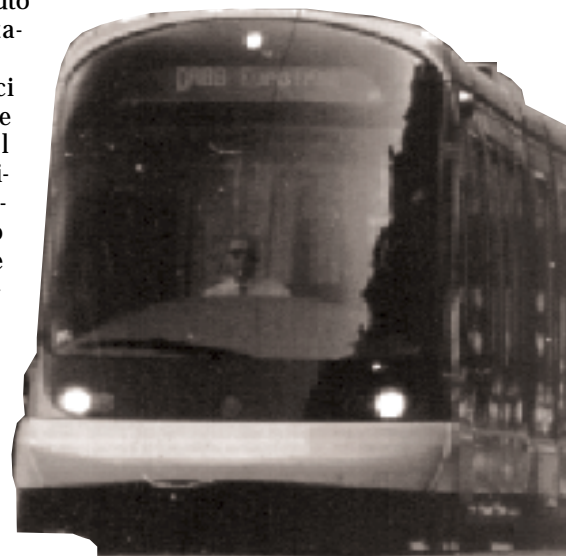
- a Rozzano, periferia sud di Milano (nessun albero), su richiesta del Ministero la linea del tram 15 è stata costruita con ballast a vista e blindata con barriere New Jersey;
- a Roma, la costruzione della linea tranviaria 225 attraverso il quartiere Flaminio, pur non essendo in presenza di alberi è stata blindata con transennature continue, provocando forti reazioni da parte degli abitanti del quartiere, che hanno visto precluso l'accesso al lato opposto della strada (questa esperienza ha di fatto bloccato per anni la costruzione di nuove linee tranviarie, tanto che la nuova linea 8 è concepita in modo decisamente meno impattante).

▲ Particolare della sistemazione di piazza IV Novembre davanti alla fermata dei tram in via Fabio Filzi.

▲ In alto a destra, l'uscita principale della stazione Lancetti del Passante di Milano, che guarda verso il quartiere Dergano,

Altre responsabilità riguardano i gestori dei servizi di trasporto collettivo (come l'Atm a Milano) che, in nome della funzionalità del servizio partecipano alla scelta di proteggere le linee (specie su richiesta dei conducenti), ma soprattutto intervengono nella disposizione delle fermate e dei percorsi per raggiungerle, e nel trattamento dei tracciati, come è avvenuto appunto alla stazione Centrale.

Infine, ai tecnici ministeriali e all'azienda del trasporto collettivo, nella responsabilità vanno associati anche gli uffici comunali che si occupano di manutenzione degli spazi pubblici come, nel caso di Milano, il settore Strade e l'Arredo urbano".



e particolare delle barriere della vicina corsia preferenziale dei filobus, che impediscono il collegamento diretto.

▲ Particolare del tram di Strasburgo, un mezzo a basso impatto urbano concepito per il rilancio del trasporto pubblico.



**LA FINE DEL TRAM PIU BELLO DEL MONDO**

Un esempio degli effetti di questa sovrapposizione di competenze è rappresentato dalla trasformazione di uno dei più bei tram del mondo, l'Eurotram, realizzato da Abb per il comune di Strasburgo e concepito per essere silenzioso, trasparente e "morbido" nelle linee, e ridurre così al minimo l'impatto sulla città, oltre che porsi come strumento accattivante e attrattivo di un più ampio programma di rilancio del trasporto pubblico.

Con questo spirito l'Atm lo ha acquistato, preferendolo ad altri (fra i quali i Breda disegnati da Pininfarina per Lille); il passaggio delle Alpi ha però appesantito la sua immagine, e la versione nostrana differisce per:

- cabina di guida unica, essendo unidirezionali (scelta di Atm perché Milano è strutturata con capolinea ad anello e quindi ha ritenuto opportuno evitare spese per vetture bidirezionali, più costose e con meno posti);
- design modificato (scelta non si sa bene di chi, effettuata però per dare un'impronta più "italiana");
- riduzione delle superfici vetrate, sia nel muso sia nei lati (scelta di Atm per timore di riparazioni onerose in caso di incidenti, ma anche, probabilmente, per richieste sindacali, perché i conducenti non sembrano gradire vetri troppo grandi davanti al posto di guida);
- allestimento interno più spartano, con sedili tutti fronte marcia e meno distanziati (scelta Atm, per aumentare

il numero di posti e per timore di vandalismi);

- specchietti retrovisori fissi di tipo tradizionale (imposizione del ministero dei Trasporti, che ha respinto la richiesta Atm di telecamere e specchietti estraibili);
  - parte superiore dei finestrini apribile orizzontalmente (imposizione del Ministero, che ha respinto la richiesta Atm di utilizzare finestrini apribili a rotazione verticale, per timore che gli utenti possano schiacciarsi le dita).
- È stata invece accettata dal Ministero, in deroga alla norma vigente, la circolabilità con agente unico pur essendo la vettura lunga circa 32 metri (la norma, che risale a quando circolavano motrici e rimorchi, prescrive che oltre i 30 metri ci debbano essere due agenti).

**LA QUALITÀ È POSSIBILE**

La qualità urbana si scontra con le stesse logiche e le stesse rigidità che hanno trasformato l'Eurotram: per quanto riguarda le sedi protette, ad esempio, il ministero dei Trasporti vieta l'utilizzo di siepi sostitutive di barriere metalliche, perché ritiene che il conducente debba vedere chi sta dietro le barriere; ma le siepi (e altri tipi di sistemazione, come giochi d'acqua) sono però molto usate all'estero, a volte molto basse ma larghe e disuniformi (come a Basilea o a Graz), per dare l'impressione di un percorso inserito in un giardino. Il problema dell'effetto barriera non si può certo risol-

ENZO PORCU



▲ Particolare di una linea tranviaria protetta, a Graz, in Austria.

▲ Veduta del capolinea periferico di Maillon, a Strasburgo, prima e, a destra, dopo la creazione della linea tranviaria.



vere semplicemente abolendo ogni forma di protezione fisica, ma attraverso una progettazione organica di tutti gli elementi che costituiscono la sistemazione della piattaforma stradale: dai percorsi pedonali (che vanno studiati e assecondati nei loro percorsi più "spontanei"), all'adeguamento dei percorsi dei mezzi pubblici (facendo sì che i tratti delimitati da protezioni appaiano come zone a verde di separazione tra un passaggio pedonale e l'altro), alla riorganizzazione della circolazione privata, assicurando priorità e regolarità ai mezzi del trasporto pubblico.

In sostanza, la protezione non dovrebbe servire a rendere il tram "veloce" ma a renderlo "regolare e affidabile", cioè rispettoso degli orari programmati, perché l'utente accetta anche tempi di viaggio relativamente lunghi ma sicuri e con tempi di attesa limitati; il tutto per rendere il trasporto collettivo una parte integrante della città, e non un corpo estraneo: la nuova linea tranviaria di Strasburgo si pone come lo strumento visibile di una diversa concezione della città e del trasporto urbano, che a partire dai mezzi a misura d'uomo e di città (basso impatto ambientale) porta all'eliminazione delle autostrade urbane di attraversamento e alla concezione della linea tranviaria come strumento di riqualificazione degli spazi urbani, ponendo sullo stesso piano centro e periferia.



#### UN PROBLEMA DI REGOLE, MA ANCHE DI CULTURA

Va detto inoltre che se la costruzione di barriere sempre più alte difende i responsabili della sicurezza da possibili accuse di negligenza, allo stesso modo porta con sé il rischio di un abbassamento dell'auto-responsabilizzazione del singolo, che in mancanza di barriere si sente autorizzato all'incoscienza, e non si può scaricare la colpa solo sulla presunta mancanza di rispetto delle regole da parte dei cittadini italiani (mentre all'estero sarebbero più disciplinati).

C'è del resto un problema più ampio di concezione della legalità e delle regole, che vede il mezzo pubblico implicitamente colpevole in caso di incidente, anche se la causa è esplicitamente esterna (ad esempio una persona che attraversa un passaggio a livello con barriere abbassate), e l'incriminazione dei responsabili della sicurezza del ministero (come sta avvenendo attualmente a Torino) o dell'azienda di trasporto pubblico, non fa che spingere verso un'autodifesa sempre più alta in termini di misure di protezione, a scapito della qualità e della vivibilità urbana.

C'è poi un'ulteriore considerazione, più difficile da dire perché potrebbe suonare stonata in presenza di morti e feriti, e apparire ispirata da una sorta di rassegnato cinismo statistico, ma non si può non rilevare sia che il trasporto pubblico contribuisce a decongestionare le strade e quindi a ridurre l'incidentalità, sia che il numero delle vittime dell'evento straordinario di un incidente con treni, tram o autobus è decisamente inferiore a quello rilevato sulle strade, che ha cessato da tempo di essere percepito come un'inaccettabile tributo umano alla mobilità, per entrare nella sfera dell'assuefazione psicologica e sociale di massa.

*Fabrizio Bonomo, Enzo Porcu*



ARCHIVIO FOTOGRAFICO ATM

▲ Particolare della linea tranviaria che attraversa il comune di Rozzano, alla periferia sud di Milano.