

UN TRAM CHIAMATO INCUBO

La Metrotranvia Tecnocity – Precotto, anziché diventare motivo di sviluppo del vecchio quartiere, rischia di diventare la causa del suo definitivo degrado, se non si decide, in tempi rapidi, per il suo interrimento totale.

Riflessioni a voce alta di Ferdy Scala

“Un tram che si chiama Desiderio” era il film del 1947 in cui il regista T. Williams raccontava la vita di una donna nevrotica e alcolizzata, Blanche, in un povero quartiere di New Orleans attraversato da un vecchio tram, chiamato Desiderio.

Ma quello della metrotranvia Pirelli – Precotto, più che un desiderio, sembra diventare un incubo per gli abitanti del quartiere, ossessionati – prima – dalla strozzatura delle vecchie strade (il “cappiolinea” di via Mattei) e ora dall’attraversamento a raso, cioè in superficie, del viale Monza, con tutto quello che tale decisione irrazionale e idiota comporterà per la vita di questo lembo di periferia: blocco del traffico, aumento dei gas di scarico, totale inquinamento del quartiere.

Certo, la recente storia di Precotto è stata intimamente legata ai grandi mezzi di comunicazione urbana e interurbana. Agli inizi del ‘900 era il tramway a cavalli che collegava Milano a Monza (“el tranvain de tola”), che negli anni ‘50 divenne elettrico e più accelerato, fino a venire soppiantato definitivamente dalla metropolitana negli anni ‘60.

Ma l’idea della metropolitana – mezzo di trasporto pulito, non inquinante, e soprattutto sotterraneo – portava a Precotto due grandi vantaggi: 1. In soli 15’ collegava il quartiere al centro della città. 2. Sottraeva la sede stradale alla servitù tranviaria, agevolando il passaggio dei mezzi privati e dei pedoni. E’ pur vero che nell’ultimo decennio il traffico automobilistico si è ingigantito, ma alcune soluzioni viabilistiche – come quella di rendere semi-pedonale la vecchia via Cislighi, con le sue antiche case e cascine – ci restituisce un modo di vivere il quartiere dall’aria ancora paesana, da borgo fuori porta, eppur distante dal centro solo 15 minuti.

Ora l'attraversamento del viale Monza in superficie all'altezza della via Esiodo-Pelitti, con lo sfondamento del recinto Paganoni e l'occupazione della via Cislaghi parte nova riporterà a Precotto non solo una nuova e ben più pesante servitù tranviaria (si parla di un tram ogni 1 minuto e mezzo che attraverserà il viale Monza in quel punto!), ma congestionerà il traffico all'inverosimile (un traffico peraltro già abbastanza congestionato oggi!), e toglierà spazio e sede stradale ai privati e ai pedoni.

Come si vede, infatti, dalla piantina disegnata negli uffici del Comune di Milano, la metrotranvia è destinata a partire dalla Pirelli in sede sotterranea per venire in superficie all'altezza della via Gilardi, attraversare in superficie tutto il quartiere fino a viale Monza, portarsi sempre a raso sul versante destro, attraversare il cantiere legnami, occupare la nuova via Cislaghi, e, con una inversione a U nella zona di Via Anassagora-angolo via Ponte Nuovo, tornare indietro per la medesima strada e nuovamente interrarsi all'altezza della via Gilardi.

Ora nessuno contesta l'utilità di un mezzo di trasporto come la metrotranvia, che colleghi un grande quartiere come Tecnocity (industria, centinaia di abitazioni, sedi universitarie, migliaia di studenti...) alla linea metropolitana. Ma non si capisce perché si debbano sempre cercare soluzioni che peggiorano, anziché migliorare, la vita della periferia.

Alla fine degli anni '60 sono stato testimone di un'altra simile stupida soluzione: la linea 2 della metropolitana che in viale Palmanova usciva in superficie e andava verso Cascina Gobba dividendo per sempre il quartiere di Crescenzago da quello di Cimiano. A distanza di 30 anni il quartiere è ancora lì, diviso in due da quello che gli abitanti chiamano il "muro di Berlino", con gli anziani che non possono recarsi al di là del Palmanova per fare la spesa, se non facendo i sottopassi, bui puzzolenti divenuti dominio incontrastato degli scippatori.

Non vogliamo rivivere a Precotto la medesima esperienza. Per questo è necessario che i cittadini si mobilitano in fretta, fin che sono in tempo, a evitare soluzioni che stravolgerebbero la vita del quartiere, con imprevedibili soluzioni peggiorative per la zona Mattei e la zona Cislaghi. .

Osservando la piantina disegnata dalla Divisione Traffico del Comune di Milano, ci si chiede, per esempio, dove stia la necessità e la ragione dell'attraversamento del viale Monza per andare a fare manovra di ritorno fino in via Anassagora, quando con una semplice motrice in testa e una in coda (come ce l'hanno tutti i treni metropolitani) si poteva permettere alla metrotranvia di fermarsi alla zona sinistra del viale Monza, senza attraversarlo, e soprattutto senza venire in superficie.

La risposta probabile sta nel Progetto stesso, destinato - secondo voci autorevoli - a partire nel 1999, con il cantiere che arriverà a Precotto e raggiungerà la via Anassagora entro il secondo semestre del '99. Ma il cui obiettivo finale non sarà certamente Precotto: si parla del capolinea all'Ospedale San Raffaele, se non addirittura all'aeroporto di Linate.

Grandi opere. Certamente utili. Ma i cittadini si chiedono: perché non interrare? Non si dica che mancano le condizioni: la seconda e la terza linea della metropolitana, oltre che il passante ferroviario, stanno a dimostrare che a Milano è possibile andare in profondità e intersecare linee diverse. Mancano i fondi? Ma la vendita dell'AEM non doveva servire a migliorare la vita della città? E poi, cosa vale di più: il risparmio di alcuni miliardi o la salute dei cittadini per i prossimi 30 anni?

F.S.

PS.

L'ULTIMO MOHICANO

In questo periodo c'è ancora un rottamaio che pervicacemente decide di non lasciare l'area di via Tremelloni destinata a giardino pubblico, ultimo mohicano sfasciacarrozze rimasto sulla faccia del quartiere, che resiste a tutte le manifestazioni e le proteste dei cittadini e del Comitato di Quartiere, che ha deciso di rompere le scatole al sindaco, mandandogli un fax al giorno.

