

Milano Centrale, un bel centro commerciale con l'optional dei treni

Il Giornale, 9 maggio 2010

Autore: **Paolo Stefanato**

Oggi che la Stazione Centrale di Milano sta faticosamente riacquistando una normalità, dopo i radicali lavori che l'hanno interessata in questi anni, ci si rende conto che essa è rimasta vittima di un grandissimo equivoco: la si è confusa con un aeroporto. E così sono stati allungati i percorsi per obbligare i viaggiatori a passare davanti alle vetrine dei negozi, nella logica di un grande centro commerciale, che è appunto la stessa logica applicata alle attività aeroportuali. Con una sostanziale differenza: negli aeroporti i duty free e la maggior parte dei negozi sono situati in "area sterile", ovvero dopo i controlli di sicurezza, quando il passeggero ha a disposizione del tempo libero in attesa del volo, e ciondolarsi tra lo shopping diventa un gradevole intrattenimento; in una stazione, nella quale non esistono barriere prima della salita in treno, quel tempo libero non c'è, e la gran parte delle persone arriva, se non trafelata, con i minuti contati. Alla Centrale dunque l'approccio ferroviario - arrivo, compro il biglietto e parto; o, nell'epoca di Internet e dei telefonini, arrivo e parto - ha ceduto all'approccio commerciale più aggressivo: ti obbligo a passare davanti ai miei negozi, anche a rischio di farti perdere il treno. E', in altre parole, la vittoria della filosofia Benetton su quella squisitamente ferroviaria.

Il nome Benetton non è usato a caso, come antonomasia di commercio di beni di consumo: no, è citato a proposito. Perché la multinazionale di Ponzano Veneto, dopo aver imposto con successo il proprio marchio di abbigliamento nel mondo, è diventata uno dei leader nell'«economia dei flussi»: possiede, in regime di concessione, Atlantia (la principale rete di autostrade italiane), Autogrill (ristorazione per chi viaggia, molto presente negli Stati Uniti), ADR (Aeroporti di Roma); ha una presenza di rilievo nelle società che gestiscono gli aeroporti di Torino, di Firenze e di Bologna, ed è azionista privato di Grandi Stazioni, la società mista con il gruppo Ferrovie dello Stato per la riqualificazione e la gestione dei maggiori scali italiani, Milano Centrale compresa. La maggioranza di Grandi Stazioni (60%) appartiene alle Ferrovie (che restano proprietarie dell'immobile, attraverso Rfi); il 40% è di Eurostazioni, nella quale sono presenti i gruppi Benetton, Pirelli e Caltagirone con il 33% circa ciascuno, e le ferrovie francesi con l'1%. Di Grandi Stazioni è presidente Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ma è espresso dai privati l'amministratore delegato Fabio Battaglia, ex amministratore delegato di Aeroporti Holding, la società-crocevia delle partecipazioni aeroportuali (ADR esclusa) dei Benetton.

Così Milano Centrale, forse senza una completa consapevolezza da parte delle Ferrovie, è diventata un luogo «contro» i viaggiatori (320mila al giorno, 120 milioni all'anno) i quali, dopo i lavori - non ancora conclusi - si sono visti restituire una stazione con percorsi allungati e maliziosi (nel senso che obbligano il passaggio davanti ai negozi: come l'uscita da un Autogrill, per intenderci). Sono state sradicate quattro coppie e mezza di scale mobili, che facevano benissimo il loro lavoro di salita e discesa meccanica, ma che avevano il difetto di portare troppo direttamente ai treni; sono state sostituite da tapis roulant più lunghi e più lenti, che spezzano orizzontalmente, in maniera innaturale, l'asse verticale città-stazione, ma che fanno sfilare la gente davanti alle vetrine. E' sopravvissuta un'unica coppia di scale mobili «parziali» (quella mezza d'avanzo rispetto alle cinque precedenti), che dal grande atrio centrale porta all'ammezzato: essa è un esempio sconcertante della «nuova» filosofia della stazione. Il senso di marcia delle due scale, un tempo entrambe in salita, è stato invertito ed è diventato di sola discesa, facendo infuriare i viaggiatori (e i negozi e l'edicola lì di fianco). A furor di popolo una delle due scale è stata ripristinata nel senso ascensionale. La Centrale, va detto, è una delle poche grandi stazioni nel mondo a essere sopraelevata rispetto al piano stradale; dove - come a Roma Termini, a Venezia o a Firenze - tutto si svolge sullo stesso livello, il problema dei

percorsi ascensionali non si pone, a tutto vantaggio del passeggero.

A furor di popolo, con manifestazioni e volantini, è avvenuta anche un'altra variazione in corso d'opera: l'installazione da parte di Grandi Stazioni, in fretta e furia, di circa 200 sedili, distribuiti in varie aree. Perché la «nuova» Stazione Centrale di Milano era stata progettata, caso sorprendente, senza sale d'aspetto: almeno così dice la società Grandi Stazioni; o con «modalità d'aspetto differenti» come ha sempre ripetuto il progettista, Marco Tamino, allontanato dalla direzione lavori e oggi in rapporti tesi con il committente, al punto da essere «diffidato» dal parlare con i giornalisti. Insomma: Tamino nel suo progetto del 2000 aveva previsto che l'attesa avvenisse nei bar, nei ristoranti, sulle balconate; ammesso che tutto ciò fosse sufficiente e funzionale, per il momento non ce n'è traccia. Così Grandi Stazioni è corsa ai ripari, oltre che distribuendo sedute qua e là, anche prevedendo ex novo due sale d'attesa agli ingressi Est e Ovest - al piano terra, due livelli sotto a quello dei treni - dove saranno creati degli spazi «attrezzati e climatizzati» da 50 posti ciascuno. Pochi? La società sostiene che la vecchia sala d'aspetto (nei cui spazi avrà sede una libreria Feltrinelli) disponeva «di 42 posti a sedere, su 14 storiche panche». Tutti i frequentatori della stazione interpellati giurano che fossero almeno il doppio. Comunque non importa: a regime, 420 fortunati potranno attendere seduti e non in piedi (alla Centrale transitano 320mila persone al giorno, 120 milioni all'anno). Ma qui si annida un ulteriore difetto, anch'esso proveniente dall'equivoco aeroportuale: l'aeroporto è un luogo chiuso, non importa quindi dove siano installate le sedute d'attesa. La stazione è un luogo aperto, e dalle gigantesche volte d'acciaio della tettoia che sovrasta i treni, d'inverno entra aria gelata che invade tutto l'edificio passeggeri: non sarà certo confortevole un sedile d'attesa nella galleria di testa o in quella dei negozi. Ne sanno qualcosa le migliaia di viaggiatori che, negli ultimi giorni del 2009, hanno sperimentato che cos'è una stazione senza attese, d'inverno, con la neve, mentre i treni accumulano ritardi anche di 10 ore.

In realtà, una sala d'aspetto c'è, e in quei giorni è stata presa d'assalto come un fortino da espugnare. E' il Fraccia club Eurostar, inaugurato con l'Alta velocità e con la nuova stazione, nel dicembre del 2008. Il suo difetto principale è la mancanza di buon gusto. Non estetico, per carità (arredi del miglior design italiano), ma, come dire, sociale. E' un visibilissimo locale con pareti di cristallo, collocato sul marciapiedi in testa ai treni, ed è riservato alla clientela Vip; e tutti si chiedono: era il caso di creare, da subito, una sala d'attesa per il traffico «business» e abbandonare al loro destino tutti gli altri viaggiatori? Non poteva essere almeno una sala più discreta, in un luogo meno visibile? Le Ferrovie, con questa scelta, hanno dato fiato a quell'ampia corrente critica secondo la quale gli sforzi e gli investimenti sono tutti rivolti all'Alta velocità, a scapito soprattutto del trasporto pendolare.

Confusa, lacunosa, inefficace e fuorviante è poi la segnaletica. I percorsi oggi sono più difficili anche perché la stazione ha aumentato le sue funzioni e i suoi volumi (due piani sono stati recuperati ex novo dal ventre dell'edificio, prima inutilizzato) ed è ancora più importante essere indirizzati chiaramente e correttamente. Anche questo aspetto è stato invece sottovalutato (e Grandi Stazioni assicura che ci sta rimettendo mano). Chiunque può fare qualche prova. Una segnaletica efficace è fatta di cartelli che, una volta «agganciato» il viaggiatore negli snodi principali, non lo abbandonano più e lo portano fino a destinazione. Anche a costo di esagerare. Provate a cercare il deposito bagagli uscendo dai primi binari. Provate a cercare la metropolitana dalla galleria commerciale al piano terra. Provate a cercare il posto di polizia. Un esempio paradossale è riscontrabile al livello stradale, lati Est e Ovest: due tabelloni luminosi che indicano treni in arrivo e in partenza sono rivolti verso la vetrine di un negozio e verso un muro, senza affacciarsi al flusso delle persone. Anche gli ascensori, che a regime saranno sei, sono indicati in maniera insufficiente. Con un tocco di presa in giro: i due ascensori collocati nella galleria delle carrozze, e come tali i più visibili, in realtà non portano ai treni, ma soltanto giù, alla metropolitana. Si tratta, insomma, di «discensori», e non di «ascensori», come indicato, e chi cade nell'inganno non può che risentirsene.

Se in passato la stazione era dotata di carrelli per il trasporto dei bagagli, oggi ciascuno deve arrangiarsi. Grandi Stazioni ha deciso

che i carrelli sono un costo, sia in termini di gestione, sia perché «vengono rubati»: l'idea allo studio è quella di ripristinare i facchini, ma come ancora non si sa, e qualche decisione «sarà presa entro l'anno». Dei paletti di metallo impediscono poi che acceda ai tapis roulant qualsiasi tipo di carrozzina, per bimbi o per disabili: «Per quelle ci sono gli ascensori» è la spiegazione (ma vanno cercati e, dalla metropolitana, per salire ai binari è necessario cambiarne due). Chi arriva accompagnato in taxi è costretto a scendere all'esterno del fabbricato, e se piove deve prendere la pioggia, o aprire l'ombrello trascinandole valigie: la Galleria delle Carrozze era stata intelligentemente pensata, cent'anni fa, proprio per evitare questo tipo di disagi. Oggi questa è stata resa pedonale con l'intento di utilizzarla per mostre ed eventi ma, almeno per il momento, è un insignificante spazio vuoto, dormitorio di barboni e luogo di passaggio di auto e camionette della Polizia: un bel passo indietro. Le biglietterie, in parte dedicate esclusivamente al Frecciarossa, sono spesso affollate, con lunghi tempi di attesa; e i viaggiatori lamentano che molte delle emittitrici automatiche sono spesso fuori uso, e che le informazioni per gli stranieri risultino lacunose.

Di questo stato di confusione fanno le spese anche i negozi (108 a regime) che si sono aggiudicati all'asta gli spazi: pagano affitti triplicati rispetto al passato, versano royalties sugli scontrini a Grandi Stazioni, si sono impegnati a un'apertura continuata dalle 8 alle 22, con multe per i ritardi, per 365 giorni all'anno. «Gli inventari dobbiamo farli di notte» lamenta il gestore della vetrina di un grande marchio. Una logica che premia le catene, che hanno le spalle larghe, e che ha messo all'angolo i piccoli e medi imprenditori commerciali.

Da parte sua Grandi Stazioni, titolare di una ristrutturazione e di un restyling il cui costo stimato è di 120 milioni finanziati insieme a Rfi, cerca di difendersi e rassicurare: la convinzione è che «ci si abituerà», che, al definitivo completamento, l'offerta commerciale sarà in grado di soddisfare tutti e che quanto a bar e ristoranti ci sarà un ampio ventaglio di proposte, compreso un locale-salotto in stile vecchia Milano. A breve dovrebbero essere completati i cantieri degli ingressi Est e Ovest, che Tamino originariamente voleva valorizzare per favorire i flussi ascensionali dei tapis roulant.

Ma altre sorprese devono ancora arrivare: prima dell'estate dovrebbero cominciare i lavori - che dureranno tre anni - per la ristrutturazione della stazione della Metropolitana, con un nuovo innesto nel fabbricato delle Ferrovie. Spariranno anche qui le ultime scale mobili superstiti, e anche qui i viaggiatori saranno costretti a servirsi di nuovi tappeti mobili. Cosa che procurerà sicuramente malumori a chi dai treni cittadini dovrà salire a quelli nazionali: sembra assurdo nel terzo Millennio, ma per fare in fretta bisognerà servirsi anche qui delle antiche scalinate di pietra.

PS. Il progetto di ristrutturazione di Milano centrale risale al 2000, l'inizio dei lavori è del 2005, la prima apertura parziale è del dicembre 2008, la fine dei lavori (secondo Grandi Stazioni) è la primavera 2010: ma i cantieri continuano. Il vero pregio del progetto è di aver ripulito, valorizzato e reso più luminoso l'edificio monumentale disegnato da Ulisse Stacchini e inaugurato nel 1931, uno dei più bei fabbricati ferroviari del mondo.