

LA STAZIONE CENTRALE, SECONDO SCALO ITALIANO, È RIFUGIO E PUNTO DI RIFERIMENTO PER DECINE DI BARBONI, IMMIGRATI E TOSSICODIPENDENTI

Il primo a scegliere la stazione centrale di Milano come luogo dove passare una notte al sicuro non fu certo uno sbandato. Il re Vittorio Emanuele III quando passava a Milano, non amava andare alla villa reale di Monza, lussuosa residenza macchiata però dalla morte di Umberto I, ucciso dall'anarchico Gaetano Bresci. Per questo fece inserire nel progetto della nuova gigantesca stazione, inaugurata nel 1931, un appartamento per sé, regale per quanto possibile, accanto al binario 21, detto appunto binario reale. Ancora adesso nei saloni, utilizzati più che altro come set pubblicitari, ci sono le strane poltrone basse di sedile e alte di schienale, che evitano al piccolo re di stare con le gambe penzoloni, obbligando tutti gli altri a sedere un poco rannicchiati.

Così Vittorio Emanuele se ne stava nella grande stazione di marmo e ferro anche a dormire. Cosa che adesso sarebbe impossibile, salvo dispense reali, perché la Centrale di notte, dall'una alle 4, quando parte il primo treno per Torino, è chiusa al pubblico. Un provvedimento adottato con un certo clamore nel 1994 allo scopo di allontanare tutti coloro che avevano scelto sale d'attesa, gallerie marmoree, anfratti, a loro ricovero e nascondiglio. Albergo dei poveri di Milano. Che nel frattempo, non sono diminuiti, ma aumentati, hanno cambiato lingua e colore della pelle, provenienza e destino, e nel corso degli anni hanno cercato soluzioni alternative. Prima nei vagoni «parcheggiati» nei depositi, centinaia di vagoni dove di notte, si raccontava, «accadeva di tutto», dai semplici bivacchi, alle risse, addirittura alle violenze carnali. Anche da lì i barboni, gli immigrati, i profughi, i tossicodipendenti che non sanno dove andare sono stati scacciati un anno e mezzo fa, quando le Ferrovie hanno affidato ai vigilantes del servizio di ronda notturna, con i cani, nei depositi.

«All'inizio tutte le sere trovavano anche cinquanta persone sistemate nei vagoni, oggi al massimo una alla settimana» fanno sapere alle FS. Ma le vie per entrare alla stazione sono infinite e adesso l'ultima frontiera corre sottoterra, nei chilometri di tunnel vedrati e grigio cemento ormai praticamente inutilizzati che per due piani si diramano fino a coprire duecentomila metri quadrati, un terzo dell'intera area della stazione. «La maggior parte degli ingressi che danno verso l'esterno sono stati chiusi con grate e cancelli, ma ogni tanto ci sfugge qualcosa e l'ultima volta che abbiamo fatto un sopralluogo abbiamo trovato almeno 60 persone, quasi tutti giovani, che stavano lì in condizioni spaventose. Un incubo». Giacomo De Stefani è «responsabile dell'ufficio territoriale movimento Milano Nord», in pratica è stato capostazione della Centrale di Milano per dieci anni, nel suo ufficio sul binario 3.

«Io sono pagato dalle Ferrovie, e sono pagato per impedire che quella gente entri. Detto questo mi piacerebbe che queste persone andassero in piazza della Scala, vorrei vedere allora cosa direbbero quelli che ci pongono continuamente il problema di rendere questo luogo più presentabile. Di fatto la Centrale sopporta il peso di persone che non hanno alternative». Esauriti i trequattrocento posti tra il rifugio di Fratè Ettore, un frate camillano che si prodiga da anni, il centro di viale Ortles a Milano non c'è più nulla per i disperati, sottolinea quotidianamente Massimo Todisco dell'Osservatorio di Milano. La domanda è: il Comune che fa?

Centrale servizio sociale insomma. Con qualche maglia larga. Assuntina, barbona anziana che vive da anni alla stazione, un posto per dormire «dentro», anche dall'una alle 4 lo trova sempre, grazie alla «distrazione» della polizia ferroviaria. «A Natale ci scambiamo anche i regali» dice Loredana Russo, giovanissima ispettrice responsabile di tutta la Polfer della stazione, più

Metropolis



M i l a n o

Nello scalo più importante, ormai prossimo ad una grandiosa ristrutturazione l'incontro tra i poveri e il volontariato

## Viaggiare, dormire e sopravvivere alla Stazione Centrale

PAOLA RIZZI

**INFO**  
Numeri da record

Seicentomila metri quadri di superficie per quattro piani, due esterni e due sotterranei. Duecentomila viaggiatori al giorno, cinquecento treni che arrivano e partono tra le 4 del mattino e l'una di notte lungo 24 binari, duemilacinquecento persone che ci lavorano a vario titolo. Cinquanta esercizi commerciali, un ambulatorio medico aperto dalle 8 alle 20, due blocchi di servizi igienici al binario 3 e al binario 21. Una cappella dove si svolge una funzione tutte le sere alle 18. Una centrale di controllo elettronica introdotta nel 1984.

preoccupata dagli scontri delle tifoserie nei convogli della domenica che non dagli homeless. Trecento arrestati in un anno di cui 243 stranieri, segnalano più che un problema di criminalità una concentrazione di disagio. Come i 139 denunciati per spaccio, per lo più per piccolissime quantità di droga, o addirittura solo qualche pastiglia di roipnol, venduta a 4000 lire l'una. L'emergenza vera sono i profughi, prima gli albanesi, poi gli 800 kosovari di cui quasi 500 bambini che in primavera dormivano sulle aiuole in Piazza Duca Aosta, o le ucraine e le moldave in cerca di lavoro che dall'autunno vengono abbandonate alla centrale da passatori senza scrupoli.

I circa cento «stanziati» monitorati dalle associazioni si disperdono, quando non fa troppo freddo, nel piazzale davanti alla stazione, piazza Duca D'Aosta, o nella galleria dei taxi, dove proprio accanto alle auto gialle che raccolgono passeggeri a velocità vorticoso riescono incomprendibilmente a dormire piccole comunità: a est stanno gli italiani, in mezzo gli africani, a ovest i nordafricani.

A pochi metri alle 21 tutti i giorni c'è il camper della Lila, che offre assistenza ai tossicodipendenti, 60-70 utenti al giorno a cui si offrono siringhe nuove, preservativi, assistenza. Alla stessa ora apre il gabinetto rosso dei City Angels, 60 volontari che si alterano in turni, con le loro sgarbiate divise (giubbotto rosso «soccorso» e berretto blu «on»). Il mercoledì a fare il capo è un commerciante della zona che si presenta, come tutti, solo con il nome in codice: «Buba, da Forrest Gump». Con lui a fare il turno «Harley», «Ulisse», ferroviere, e «Mad», un marocchino alto due metri che di giorno consegna i giornali. Appena arrivano si forma la piccola folla multi-etnica, una quarantina di persone che chiede coperte, scarpe, guanti di lana, qualcosa per passare la notte. Qualcuno si infila nella coda più volte: «Le coperte vanno via come il pane - spiega Buba - un po' se le rubano, qualcuno le vende, per mille, duemila lire, per comprarsi un bicchiere di vino».

Il vino bisogna pagarlo, e la sera è tutto un dentro e fuori dal Super centrale, il supermercato aperto fino alle 24 dove un giorno si e uno

scoppia una rissa. Il cibo, volendo è gratis. Ogni sera c'è qualche associazione che porta panini e bibite, il mercoledì e la domenica c'è «la Mimma», una pensionata che con altri volontari della «Divina Misericordia» da quindici anni porta da mangiare ai «ragazzi» della Centrale, pane regalato da un forno e 150mila lire di companatico. Dalle 21,30 si radunano fino a centocinquanta, duecento persone che mangiano panini e uova sode e chiacchierano con la Mimma, chiamandola «mamma». Uno spirito diverso da quello un po' marziale dei City angels, ma alla fine lo scopo è lo stesso, dare una mano. Come fanno quelli di Exodus, «specializzati» in tossicodipendenti. Tutti fanno anche un po' da infermiera per i piccoli problemi. Da ottobre, al binario «reale» è aperto in via sperimentale, unico in Italia, anche un ambulatorio medico, che però fa servizio solo a pagamento per viaggiatori e ferro-

vieri: minimo 30mila lire più la prestazione, 6200 lire per una sutura, 23mila per una lavanda gastrica, come è scritto bello grande nella tabella all'ingresso per scoraggiare i poveracci: «Non cacciamo nessuno, ma non siamo un servizio di assistenza sociale» è la spiegazione.

Tutto ciò sembra destinato a sopravvivere ancora per poco. Come già accaduto con il restyling della stazione Termini nel 2000 anche la stazione Centrale dovrebbe cambiare completamente faccia, e lo spazio della galleria dei taxi e dell'ampio atrio a pianterreno dove ora c'è la biglietteria, comprese gran parte dei tunnel sotterranei, dovrebbero lasciare il posto a nuovi mega centri commerciali, ristoranti, sale conferenze, cinema, sale esposizioni, parcheggi. Le associazioni di volontariato, il Comune e le Ferrovie da mesi si stanno incontrando perché non sparisca un punto di riferimento per i più deboli: l'i-

dea è quella di uno sportello sociale, con una trentina di posti «di transito». Ma nel quartiere già ci sono cittadini pronti a raccogliere firme «contro» l'idea di appoggio istituzionale. E la società delle FS «Grandi Stazioni» che gestisce la ristrutturazione di 13 stazioni italiane è concentrata ovviamente su prospettive più brillanti. Biglietterie e servizi per i viaggiatori dovrebbero trasferirsi tutti al primo piano della Centrale, facendo piazza pulita di quella miriade di negozi, negozietti di incredibili souvenir, edicole, bar e baracche, una cinquantina di esercizi in tutto, che affollano il primo piano disordinatamente, compreso il museo delle cere chiuso da due anni ma non ancora smantellato. Non più tardi di una settimana fa i Nas sono andati a far visita a bar e self service, quasi tutti piuttosto squalidi e quasi tutti gestiti dalla Sarf (Società Alberghi Ristoranti Forniture) che vanta contratti plurienna-

**Nella foto sopra il titolo, la galleria delle carrozze; qui sopra, una delle scalinate d'ingresso della stazione Centrale di Milano**

li di cui si è persa la memoria. I Nas hanno colpito duramente con una trentina di multe per mancato rispetto delle norme di conservazione degli alimenti e di pulizia degli ambienti anche per l'enorme ristorante self service che offre prosciutto cotto e pastina e sta aperto solo dalle 11,30 alle 15, alla faccia della città europea.

Si parla di un investimento di 180 miliardi, per dare un'altra faccia alla seconda stazione italiana, dopo Roma Termini, per movimento e passeggeri. Duemilacinquecento persone che ci lavorano, cinquecento treni al giorno e una media di 200mila viaggiatori, con punte di 400mila nelle date clou. «Quando parlano dei problemi dell'hub per Malpensa mi viene da ridere - dice De Stefani - noi in certi orari di punta abbiamo da gestire anche 180 treni tutti assieme, distribuiti su 24 binari».

È lui che i pendolari vanno a cercare, quando un treno è in ritardo. Pendolari suoi colleghi, perché ogni mattina anche lui arriva da Lodi sul suo treno. «Certo anch'io mi arrabbio se arrivo in ritardo di cinque minuti, ma in macchina mi arrabbio di più, perché in coda mi stresso e non posso leggere il giornale. D'altra parte nel giro di dieci anni i treni sono aumentati di un centinaio circa, il nostro sistema è teso al massimo e quindi basta un piccolissimo intoppo, un piccolo ritardo che si ripercuote su altri trenta treni». A farne le spese, in una stazione internazionale dove transitano molti convogli per il Nord Europa, spesso sono gli stranieri che magari perdono le coincidenze e si ritrovano spaesati nella notte alla stazione: «Quando sono di servizio notturno due o tre volte per notte mi chiamano per andare a raccogliere qualche straniero disperso per portarlo in albergo» racconta un impiegato dell'ufficio «assistenza alla clientela», un ufficio invisibile al solito binario reale, di fianco alla chiesetta. Ma può capitare di peggio: ad un ragazzo sudamericano sordomuto, di passaggio di notte in Centrale, hanno derubato il portafoglio e i documenti, gli uffici erano chiusi e alla fine è stato trovato vagante e disperato dai City Angels che lo hanno accompagnato in albergo.



Il progetto

## Una porta nel futuro

A vederla da lontano, arrivando da piazza della Repubblica, fa sempre impressione, con quell'aspetto da gigantesco tempio assiro. Daltronde la facciata della stazione Centrale di Milano ha delle proporzioni non comuni: lunga 207 metri, alta 36 metri. L'idea dell'architetto Ulisse Stacchini, che la concepì nel 1912, era in effetti quella di fare un'opera grandiosa, secondo uno stile pomposo tardo liberty. Sennonché, visto come vanno le cose in Italia e soprattutto a Milano, ci furono poi vari intoppi nella realizzazione, primo fra tutti la prima guerra mondiale, poi blocchi e intralci di tutti i tipi e alla fine la stazione venne inaugurata, già un po' invecchiata nello stile, nel cuore del ventennio, il primo luglio del 1931. Nella concezione di Stacchini la facciata doveva rappresentare l'ingresso ad un grande

tempio, la «porta del futuro», che dal passato marmoreo, doveva portare al futuro del ferro, rappresentato dalla gigantesca tettoia arcuata in vetro e ferro, di sapore eiffeliano, che sovrasta i binari. In mezzo gallerie e saloni giganteschi, e ben milleducento figure di animali, soprattutto aquile e teste di leoni, sparsi un po' dappertutto lungo i cornicioni, i vestiboli, sotto i finestroni. Anche se gli animali più famosi sono i due cavalli alati che sovrastano la facciata e che rappresentano l'intelligenza e la temperanza che governa il progresso.

L'aneddotica poi si spreca, soprattutto in prossimità del binario 21, accanto al quale è collocato l'appartamento reale, oggi presidenziale, dove soleva trattarsi Vittorio Emanuele Terzo quando era a Milano. In un angolo del salone principale, pavi-

mentato a parquet, si può tuttora notare una zona nella quale il parquet disegna delle piccole ed eleganti svastiche: proprio lì si incontrarono Mussolini e Hitler quando quest'ultimo venne a Milano. Quando gli spazi vennero restaurati ci fu un acceso dibattito sull'opportunità di lasciare o meno quel reparto ma fu poi la sovraintendenza ai beni architettonici e ambientali a imporre di lasciare tutto com'era. Decisione presa anche in un altro caso ma per opposti motivi, a proposito del pannello in ceramica di Basilio Cascella sopra l'ingresso dell'appartamento presidenziale che rappresenta l'incontro tra Mussolini, insolitamente snello, e il re, insolitamente alto. Dopo la Liberazione qualcuno tirò una schioppettata, facendo saltare la piastrella con la faccia di Mussolini, tuttora visibile senza volto.

