

Sei in: Archivio > La Repubblica > 2013 > 01 > 14 > Il tram a passo d'uomo pe...

Il tram a passo d'uomo per salvare gli alberi

IL TRAM arriva da piazza Diocleziano, gira a destra in via Mac Mahon, poi quasi inchioda. "Tram a passo d'uomo" intima il segnale azzurro e bianco ben in vista per il tranviere alla guida. Così, quasi fino all'incrocio con viale Monte Ceneri, il 12 viaggia al rallentatore perché i binari sono vecchi e non più troppo sicuri. Andrebbero sostituiti, e presto, la cosa è nota. Ma c'è un problema: ai lati del percorso vivono anche grandi alberi con grandi radici che nei decenni hanno crepato il terreno e si sono estese fin sotto i binari. L'operazione che tuteli anche le piante costa però 10 milioni. Dieci volte un intervento normale. Troppi, secondo alcuni.

In attesa di decidere cosa fare, si è optato per un compromesso: rallentare la linea, per non correre rischi, e salvare così gli alberi. Il dilemma su cosa fare nei prossimi mesi comunque resta, il "ralenti" è una misura tampone che non può durare in eterno, anche perché il 12 corre su una corsia protetta e dovrebbe viaggiare spedito. Ci si accorge che i binari sono un po' obsoleti anche salendo su questo tram che collega viale Molise a Roserio. Su via Mac Mahon, a bordo, si traballa un po'. Ma dieci milioni di intervento sono parecchi. Tanto costerebbe il progetto di manutenzione straordinaria per essere sicuri di non rovinare gli alberi decennali. Si tratterebbe difatti di realizzare un rilevato di cemento per sopraelevare la sede tranviaria. Rifare tutti i binari ma alzandoli un po' da terra in pratica, così che le radici possano espandersi senza rischi. Un piano più complicato e costoso di una classica sostituzione di binari che normalmente, in quel tratto, costerebbe circa un milione. Anche se non sono in pochi a ritenere che si dovrebbe iniziare con un intervento basilare di restyling e, in caso alcuni alberi venissero in parte pregiudicati, si potrebbe ripiantarli. L'andatura a passo d'uomo del tram è una misura precauzionale: andando piano è meno probabile che i binari molto datati possano creare problemi. Negli ultimi anni non è stata l'unica opzione a cui si è ricorsi per mettere in sicurezza l'esercizio in certi tratti. È stato vietato l'accodarsi di due mezzi, per esempio, ma soprattutto si sono eliminati diversi scambi. In particolare quelli verso sinistra che nell'era Catania avevano causato non pochi guai e deragliamenti. Anche in piazza Ventiquattro Maggio il piano a breve termine è di bloccare la possibilità di scambio a sinistra. Una scelta che può avere, però, delle conseguenze negative: significa ingessare la rete di binari e renderla poco flessibile in caso serva fare deviazioni. Come nel caso di lavori che durano anni, che a Milano non è caso raro.

ILARIA CARRA

14 gennaio 2013 | 4 | sez. MILANO

TOPIC CORRELATI

PERSONE

ENTI E SOCIETÀ

LUOGHI

catania (1)

milano (1)

TIPO

articolo