



«Situazione relativamente tranquilla» intorno alla Fiera. L'affermazione è del funzionario dirigente del comando Sempione della polizia urbana, dottor Cavalieri. Quindi bisogna credergli. Ma è lo stesso Cavalieri a porre l'accento su quel «relativamente». Infatti, se è vero che qualche miglioramento c'è stato rispetto al grande caos di settembre-ottobre scorsi con l'inaugurazione dei nuovi padiglioni su viale Scarampo e le rassegne più «pesanti», non tutti i problemi di traffico e di viabilità della zona sono stati risolti. A cominciare da quello quotidiano dei pendolari che si riversano giusto sull'unica strada a scorrimento veloce che dalle autostrade, da piazza Kennedy, lungo il viale De Gasperi e in sottopasso in viale Scarampo entrano direttamente in piena città, aggiungendosi al normale traffico di auto degli abitanti. Oddio, veloce! Si fa per dire, dato che tutti la preferiscono finiscono col ritrovarsi in fila quasi ferma per un bel pezzo.

Ma il giudizio di «relativo» vale anche per il fatto che, seppure si stia vivendo una breve pausa espositiva, si profila una rassegna di grande affluenza. Dal 16 al 21 aprile si aprono contemporaneamente il Salone internazionale del Mobile e gli affini EuroLuce e Complemento, con i quali entra in funzione - ci dice il capo ufficio stampa della Fiera, Sergio Pravettoni - anche il terzo padiglione del Portello. Secondo il portavoce dell'ente, l'appuntamento non dovrebbe creare grossi problemi al traffico perché le tre rassegne sono riservate agli operatori. Sono ben altre, assicura, le manifestazioni capaci di creare il caos, ovvero quelle aperte al grande pubblico, «e poi quest'anno ci sono meno fiere, e comunque concentrate come sempre nei primi mesi dell'anno e all'inizio dell'autunno». Avrà anche ragione, però le 154 mila presenze della passata edizione del «Mobile», e le 159 mila dell'ultima analogata manifestazione (peraltro considerata «minore») svoltasi in marzo che ha intasato la grande arteria fino a tarda mattinata, ci fanno pensare il contrario. Persino il capo dei vigili, Cavalieri, equipara l'impatto del «Mobile» a quello devastante dello «Smau» di ottobre. E tralasciamo che questo Salone contempla una serie di iniziative in città.

Il Portello-Fiera è un «mostro che ha aumentato in modo massacrante il traffico. È criminale non avere pensato per tempo a un piano viabilistico e del traffico», denuncia Sandro Barzaghi leader dell'associazione di cittadini «Progetta e vivi un'altra Milano». L'ideale sarebbe avere una strada interrata, diretta ed esclusiva, dall'uscita delle autostrade all'interno dell'area fieristica. La prevedeva il progetto Portello, la auspicano vigili, urbanisti, abitanti. Sempre che, aggiunge Barzaghi, «la bretella da piazza Kennedy sia a fondo cieco e non invece, come pare, vada a sbucare in via Gattamelata proprio di fronte alla scuola elementare. Sarebbe un disastro per l'intero quartiere».

Meglio ancora, esonon in molti a sostenerlo, sarebbe dare corso al piano originario di «decentramento europeo» della Fiera a Pero-Rho. «Con relativa immediata dismissione dei due terzi della sede attuale - aggiunge Bar-

Intollerabile la situazione nell'area del Portello tra incubi di bretelle, sopraelevate e tunnel. E tra poco c'è il salone del mobile

# Appartamento in Fiera

## Quartiere in rivolta «Fermate le auto qui non è più vita»



zaghi - come previsto dall'accordo-programma con le istituzioni e la Fiera. Piano che finora non è stato rispettato», per cui l'associazione è pronta ad adire le vie legali. «È un'occasione straordinaria per riqualificare l'intera zona», sostiene con forza. L'associazione da novembre ha presentato un progetto di riordino urbanistico complessivo del Portello con «area verde pubblico in asse con il Monte Stella, residenze anche popolari, polo artigianale». Finora la proposta «è stata rigettata da questa Giunta, sorda alle esigenze dei cittadini e sensibile solo a ciò che fa soldi», denuncia Barzaghi. Tuttavia la rilancerà oggi al seminario sulla città dell'Osservatorio di Milano, insieme alla rinnovata richiesta di un «tavolo» di discussione.

Polemiche sul futuro prossimo-venturo a parte, intanto che si fa? La risposta è un coro: bisogna fermare le auto ai margini della città, nei parcheggi di attestamento, aumentando il servizio di trasporto pubblico, in generale, e i bus-navette per la Fiera - magari elettrici come vorrebbe Barzaghi - e offrendo a questi utenti un biglietto cumulativo park-bus-ingresso. «Quelli che arrivano da fuori», spiega Cavalieri - non conoscono la città, quindi li vediamo spesso rifare il giro più volte prima di capire dove devono andare. Col risultato che aumentano ancora di più il traffico».

Ultimamente si è registrato un aumento di chi sceglie il parcheggio periferico. Ma sono ancora pochi. «Progetta e vivi un'altra Milano» suggerisce perciò di creare un nuovo parcheggio sull'area ex Alfa Romeo oltre la sopraelevata di via Serra, con accesso diretto dalle autostrade.

Basterebbe? La massa di chi vorrebbe arrivare con la macchina dentro l'ufficio o dentro lo stand è enorme, sostiene il dirigente dei vigili. E mentre sogna quel progetto di tunnel diretto per i 1000 posti dei parcheggi sulle terrazze della Fiera che, a suo dire, «la Giunta sta portando avanti a spron battuto», si accentra dei piccoli passi fatti. «Con le ultime tarature dei semafori, la nuova corsia di decelerazione in viale Scarampo e l'allargamento del marciapiede del Portello, i momenti di congestione si sono ridotti», dice Cavalieri. Ammette però che nei giorni di esposizione l'accesso delle rampe auto del Portello così a ridosso della carreggiata e dell'incrocio clou con viale Scarampo è una iattura. «Venti auto in fila sono già un problema. Fanno "coda" con chi gira a sinistra dal viale». Ragione per cui se in giorni «normali» su quest'incrocio vengono impiegati 8 vigili tra mattina e pomeriggio, durante le fiere il numero raddoppia.

Rossella Dall'ò



Una «normale» coda al semaforo Scarampo-Colleoni, mentre i parcheggi sul tetto dello «steccone» (a destra) restano semivuoti in attesa del piene per il salone del mobile. Sotto, la scuola elementare Pietro Micca.

### L'URBANISTA

## «Il peggio è fatto Ora puntiamo tutto sui mezzi pubblici»

«L'errore più macroscopico è quello di avere un polo fieristico in città che attira decine di migliaia di persone sull'asse stradale più trafficato di Milano perché si collega con quattro autostrade. Tant'è vero che anche quando non c'è niente in Fiera fino alle 8,30-9 si creano grandi code di auto e altrettante a fine lavoro. Milano è male organizzata per l'entrata e uscita del pendolarismo automobilistico. Figuriamoci ora che la Fiera è stata potenziata». L'ingegnere Massimo Almagioni, urbanista, è assolutamente convinto che la scelta vincente sarebbe stata quella di portare il grosso della Fiera a Pero-Rho. Ma ormai «chi trova le centinaia di miliardi necessarie?».

Fatto sta che ora bisogna fare i conti con questa Fiera e con i suoi ingorghi. Non c'è forse un difetto nella viabilità? C'è qualche soluzione praticabile?

Già, ora ce l'abbiamo, ed è dura. Una soluzione sarà fare rapidamente

quanto è stato promesso. Cioè una viabilità che direttamente dall'autostrada penetri nella Fiera, non occupando quindi la viabilità normale Scarampo-Kennedy.

Quindi in tunnel? Sì. Pare che ci sia un progetto. Io ho visto dei disegni sulla carta. Ora non so quanto siano stati studiati la sua fattibilità e i suoi costi. Non so quanto, certo non poco, e chi li pagherà. Però era nei programmi scritti del Portello. C'è dunque il progetto di far penetrare, attraverso la direttrice Gattamelata, per lo meno tutto ciò che serve come trasporto di macchine, di merci e di cose alla Fiera, scaricando l'agibilità ordinaria e facendolo dirottare direttamente dall'autostrada alleggerendo in parte il traffico cittadino. Questo è l'unica cosa seriamente in grado di modificare un poco la situazione. Ma se, come io ho letto, questa serve alla penetrazione solo delle merci, nulla ci salverà dalle piene dei visitatori

delle grandi fiere. In quei momenti c'è poco da fare, perché la viabilità cittadina lì è, oggettivamente, difficilmente potenziabile.

E non ci sono alternative? Sì che ci sono. Si potrebbe alleggerire al massimo le «penetranti» quotidiane costruendo delle metropolitane leggere nelle direzioni verso Torino, laghi, Bergamo in modo che la gente per venire a lavorare possa usare davvero dei mezzi pubblici comodi e veloci, che facciano guadagnare tempo, e a prezzi modici. Perché non si può pensare di scaricare i costi sugli utenti. È un discorso molto impegnativo, ma comunque va fatto. E con priorità assoluta, in tempi rapidi. Se ci mettiamo 20 anni siamo finiti. Ce ne vogliono cinque. Se in quel tempo avremo creato il massimo possibile di strutture forti su ferro, le penetranti da tutto l'arco nord-ovest, la gente non è stupida: userebbe mezzi pubblici perché oggi impiega an-

che 40-50 minuti solo li per entrare in città.

Tutto questo basterebbe a rendere vivibile la zona Fiera?

Quando avessimo abbattuto il 30-40% dell'attuale carico di accessibilità pendolare quotidiana in entrata e uscita, e avessimo sganciato tutte le merci saremmo a buon punto. Poi si potrebbe studiare di usare questa strada anche per chi va direttamente in Fiera. Cioè pensare a un uso bimodale della penetrante riservandola, con una segnaletica ad hoc, ai mezzi pesanti nei momenti di montaggio smontaggio delle rassegne ai visitatori nei giorni aperti al pubblico. Lasciando che le auto entrino in Fiera e una volta lì incanalati ai parcheggi. Se avessimo tutto ciò, credo che si starebbe meglio. Però ci vogliono: lucidità di idee, una forte quantità di soldi e la volontà politica di farlo.

R.D.

### Il balletto delle strisce

Strisce gialle, strisce blu. È il titolo del «balletto» della sosta intorno alla Fiera, differenziata per gli abitanti (giallo) e per gli altri utenti (blu, a pagamento solo durante le rassegne). Secondo i vigili di zona Sempione «la disponibilità per i residenti è un po' aumentata». Ma per «pitturare» le aree di parcheggio in tutte le 130 vie interessate «ci vorrà ancora tutto maggio», sempre che non piova. Anche la consegna dei pass agli oltre 14 mila abitanti marcia a passo ridotto. «In due mesi - conferma il dirigente - ne abbiamo consegnati quasi 7000, provvisori». Quelli definitivi da applicare sul parabrezza dell'auto «pensiamo di incominciare a distribuirli in settembre».

## IL CASO I piccoli della Pietro Micca come nei viaggi di Gulliver

La scomoda esistenza all'ombra dello steccone. Ma docenti e genitori non si danno per vinti e sognano di creare un quadrilatero protetto, un campus all'americana



Non ci sono più auto accatstate sui marciapiedi. E persino si riesce a respirare l'aria, quasi, «pulita» di un giorno normale. Con le strisce per terra, gialle o blu, la situazione è un po' migliorata. Anche perché in zona i vigili stangano i trasgressori. Ma nel quadrilatero scolastico a ridosso del Portello-Fiera (tra le vie Vigliani, Gattamelata e Colleoni) si sta sempre col fiato sospeso, attendendo i giorni terribili delle rassegne. Senza contare i problemi strutturali degli stessi complessi scolastici: 1500 bambini da 3 mesi a 11 anni, spazi ricreativi e di refezione ristretti, «pass» comunali (per il parcheggio in strada) col contagocce per gli operatori.

«Il disastro vero c'è per 50-60 giorni l'anno. Ma noi abbiamo un problema quotidiano: niente pass», denuncia una impiegata della scuola elementare statale Pietro Micca, 91 dipendenti e 630 alunni. Lo conferma Luciano Bognandi, direttore della scuola e della materna statale posta a pochi metri, al di là della strada, in via Gattamelata 22. «La difficoltà è il

parcheggio. Prima avevamo il pass temporaneo per la sosta in via Faravelli, poi ritirato con l'avvio della nuova disciplina. Ora ne abbiamo solo 6 per tutto il personale. E nei giorni di fiera, per otto ore di lavoro al giorno, si devono pagare 2500 lire l'ora».

È solo l'ultima tra le tante difficoltà determinate dal Portello sulla popolazione scolastica. Disagi che in più occasioni hanno portato dipendenti, bambini e genitori a protestare vivamente in strada. «Proteste ma anche proposte», interviene il direttore Bognandi, il cui sogno condiviso dal consiglio didattico di circolo e altri, è quello di creare un «campus». «Non una cosa grande, piena di spazi verde, all'americana. Semplicemente - spiega - un quadrilatero «protetto» che consenta di ridurre l'impatto ambientale della Fiera e che comprenda le varie scuole del quadrilatero: la Micca, la materna statale, l'asilo-nido schiacciato sotto lo «steccone» (i nuovi padiglioni del Portello, ndr), la materna comunale e l'elementare parificata di via Colleoni. «1500

bambini. Forse - suggerisce il dirigente scolastico - valeva la pena prestare attenzione anche alle loro esigenze». L'idea del campus, avanzata nel giugno '97 in un incontro con le istituzioni, è stata ripetutamente riproposta. Si è aperto un «dialogo a distanza» con l'assessore Achille per quanto riguarda il traffico e con l'assessore Testori (educazione), che è anche commissario per la Zona 20. «Ma al di là delle promesse, finora i risultati sono scarsi», afferma l'amareggiato direttore. L'unico che sembra avere preso sul serio l'idea è il presidente della Fiera Guido Artom - che è venuto qui - dice Bognandi - anche settimana scorsa per discuterne con noi e che sarebbe persino disposto a mettere a disposizione un'area di proprietà della Fiera in cambio del parco giochi pubblico di via Gattamelata col quale il direttore della Micca vorrebbe risolvere il problema dello spazio ricreativo mancante per i suoi alunni.

R.D.