

FARMACIE
NOTTURNE: (ore 21-8.30)
 Via Canonica 32..... 3360923
 P.za Firenze: ang. Di Laura 22
 33101176
 P.zza Duomo 21: ang. via Silvio
 Pellico 878668
 Stazione centrale: Galleria Car-
 rozze 6690735.
 Via Lorenteggio, 208
 C.so Magenta, 96
 Via Boccaccio, 26 4695281
 Viale Ranzoni, 2 48004681
 Viale Fulvio Testi, 74 6420052
 C.so S. Gottardo 1 89403433
 P.zza Argentina: ang. via Stra-
 dividari, 1 29526966
 C.so Buenos Aires 4. 29513320
 Viale Lucania, 10 57404805
 P.zza 5 Giornate, 6. 55194867.

Fai Goal con COOP
 Vinci migliaia di premi nei
 supermercati
 COOP LOMBARDIA.
 Fino all'11 luglio.

TAXI
 Radiotaxi, via Breno, 1 5353
 Radiotaxi, via Sabaudia 6767
EMERGENZE
 Polizia 113
 Questura 22.261
 Carabinieri 112-62.761
 Vigili del fuoco 115-34.999



Redazione di Milano: via Felice Casati 32
 20124 Milano - Tel. 02/6772-1 Fax 677.2235 - 677.2245

Fai Goal con COOP

Vigili Urbani 77.031
 Polizia Stradale 326.781
 Ambulanze 118
 Croce Rossa 3883
 Centro Antiveleni 6610.1029
 Centro Ustioni 6444.2625
 Guardia Medica 34567
 Guardia Ostetrica

Mangiagalli 57991
 Melloni 75231
 Emergenza Stradale 116
 Telefono azzurro 19696
 Telefono amico 6366
 Caf bimbi maltrattati 8265051
SOS ANIMALI
 Lega Nazionale per la difesa del
 cane 2610198
 Enpa 39267064
 (ambulatorio) 39267245
 Canile Municipale 55011961
 Servizio Vet. Usi 5513748
Taxi per animali
 Oscar 8910133
ADDOMICILIO
 Comune di Milano 8598
 Ag. Certificati 6031109 -
 6888504 (via Confalonieri, 3)
 Telespesa 59902670

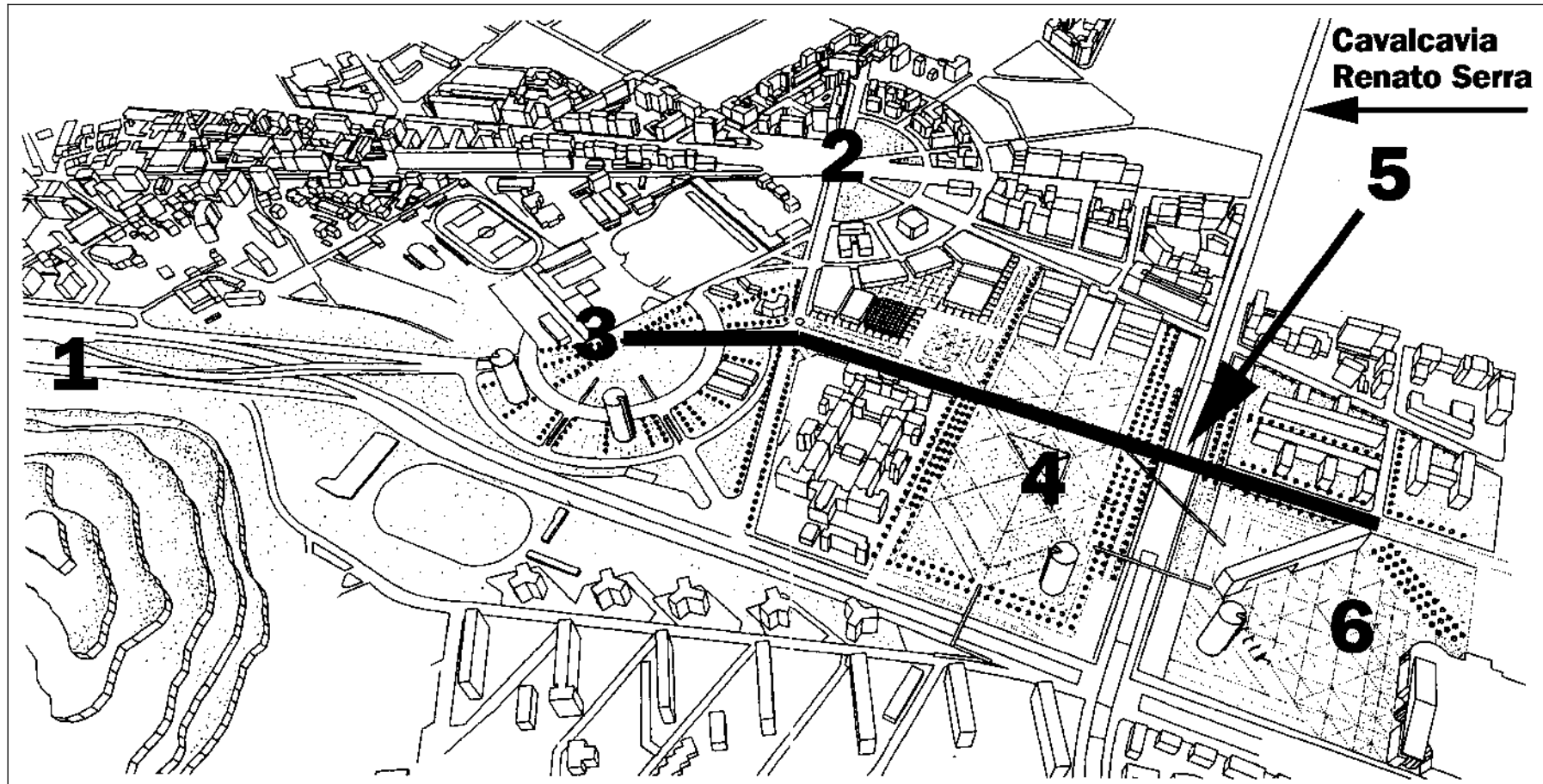
Il Portello rinasce sotto terra

Parcheggi e tunnel Un progetto da 200 miliardi

Il Portello, nome quanto mai azzeccato, 360 mila metri quadrati da trasformare nella moderna porta nord di Milano, dominata da due coppie di torri commerciali sui fianchi di un inedito sistema di ingresso dotati anche di 4.500 parcheggi ed un grande parco. Un progetto innovativo, anzi geniale. Lo ha sfornato in nove mesi una équipe di ingegneri ed architetti (Lupieri, Oggioni e Tancredi) coordinati dal professor Crotti ed ieri l'assessore all'Urbanistica Maurizio Lupi ha stupito tutti presentandolo con linguaggio e metodi inusuali per un centrodestra: «È il frutto di un confronto tra operatori, associazioni, cittadini della zona e proprietari delle aree». La proposta - ha proseguito Lupi - verrà discussa fino a settembre. Entro fine anno il consiglio comunale dovrebbe decidere. Per completare i lavori sono previsti tre anni. Il progetto interviene su aree industriali dismesse, la "ex Lancia" e la "ex sistemi urbani" di cui sono

proprietari, per il 90 per cento, Es-selunga e Caprotti. Si conclude così un cammino tortuoso di 13 anni. Nel 1985 la variante al Prg definisce lo sviluppo del polo fieristico, nel 1989 si approva il piano particolareggiato che fissa i contenuti progettuali dell'area, ma il progetto non sarà attuato. Nel 1994 la Regione Lombardia, con la Provincia e i Comuni di Milano, Rho, Pero, e con la Fiera, ratificano l'accordo di programma per la graduale dismissione del polo fieristico urbano (con la previsione di 2.500 posti auto) e l'attuazione del polo esterno a Rho-Pero. Pochi mesi dopo il consiglio comunale approva una nuova variante, la "Z-18" per le restanti aree del Portello sud e per le aree dismesse del Portello nord. Nell'ottobre '97 la giunta Albertini propone la soluzione basandola sugli aspetti positivi della variante Z-18.

Giovanni Laccabò



- 1 - Ingresso autostrade da Nord;
- 2 - Piazzale Accursio;
- 3 - Il nuovo anello con parcheggi sotterranei per 2.500 auto;
- 4 - Parco sull'area dell'ex Portello di circa 100 mila metri quadrati;
- 5 - Tunnel che porta ai parcheggi sotterranei e alla Fiera con uscita in corrispondenza del padiglione 16;
- 6 - Nuova piazza di 30 mila metri quadrati di fronte alla Fiera (nel sottosuolo parcheggi per 2.000 auto).

Quota residenziale al 60%
 Il nuovo quartiere residenziale che sorgerà al Portello nasce all'insegna di un indice edificatorio contenuto sia per le abitazioni, sia per le attività commerciali, e sotto questo aspetto il progetto sviluppa le indicazioni assunte nel 1994 dalla famosa variante Z-18, che aveva ridistribuito, con criteri di perequazione fondiaria, le potenzialità di sviluppo dell'area, riducendo di circa il 50 per cento il precedente indice volumetrico. Inoltre la Z-18 aveva stabilito che l'indice urbanistico di utilizzo dell'area fosse di 0,57 metri quadri per metro quadro, ed aveva fissato al 50 per cento la quantità minima prevista per la residenza. Sotto quest'ultimo profilo, il piano accresce la quota residenziale, che è del 60 per cento. Mentre le funzioni della restante superficie, erano rimandate al piano particolareggiato.

La riqualificazione del Portello cambia la faccia e la vita di tutta la fascia nord ovest di Milano dove convivono Fiera, Montestella, Trenno, il Meazza, l'Ippodromo, il Vigorelli. È la frontiera tra la città e l'asse Malpense autostrade.
Le cifre
 Superficie totale dell'area: 360 mila metri quadrati.
 Superficie lorda di pavimento: 153 mila metri quadrati.
 Spazi pubblici: 315 mila metri quadrati (75 per cento dell'area), di cui 230 mila di verde e piazze.
Il problema del traffico.
 Il nuovo svincolo costruito nel '90 sopra piazzale Kennedy ha incanalato tutto il traffico da nord, costretto a passare davanti alla Fiera per dirigersi verso il centro, con le note conseguenze. Il nuovo sistema viario impone una soluzione (per l'assessore è «abbastanza risolutiva»), basata su due novità. Uno: un nuovo anello, che duplica quello di piazzale Accursio, sorgerà sull'area del Tiro a segno: «Intercettiamo il traffico proveniente da nord per smistarlo e distribuirlo a valle in diverse direzioni». Due: dal nuovo anello parte, in sotterranea, un prolungamento di via Gattamelata.
 Chi arriva dall'autostrada potrà scegliere fra tre direzioni. Uno: transitare dal Portello verso altre zone della città. Due: imboccando il tunnel Gattamelata, raggiungere i nuo-

vi parcheggi sotterranei della Fiera in corrispondenza al padiglione 16. Il tratto in sotterranea è una novità rispetto alla variante. Tre: proseguire come oggi su viale Scarampo, che però sarà decongestionato e riconvertito in una strada urbana.
Il sottosuolo.
 Il progetto "scommette" sul sottosuolo, che ospiterà i parcheggi liberando in superficie enormi aree da destinare al verde. Dei 4.500 nuovi parcheggi previsti (a Famagosta sono 2.100, a Lampugnano 2.300), circa 4.000 sono interrati: 2.000 sotto il nuovo anello (e sopra sarà tutto verde), 1.500 sotto la nuova piazza prospiciente il timpano del Portello, altri 500 sotto il nuovo parco. Altri 500 distribuiti in superficie. I tre parcheggi interrati saranno raggiungibili dalla Gattamelata sotterranea tramite una navetta su corsia preferenziale e collegata a tutte le funzioni dell'area. Il sistema-sottosuolo dovrebbe procurare tre vantaggi. Uno: migliorare la qualità della vita facendo letteralmente scomparire le auto dal panorama. Commenta Lupi: «È la vera grande scommessa di modernità». Due: i 2.000 parcheggi sotto il nuovo anello servono per fermare il flusso di traffico destinato alla Fiera. Tre: sotto il nuovo anello è previsto anche un parcheggio riservato ai Tir, i quali pertanto non intaseranno più la viabilità. Quando arrivano, imboccano il tunnel e sottoterra attendo-

no la chiamata per le operazioni di carico o di scarico, sbucano in Fiera e da qui fanno dietrofront sempre sottoterra e tornano in autostrada. La Gattamelata-sottosuolo non è un'arteria usabile per il traffico cittadino, ma esclusivamente per i veicoli diretti in Fiera.
Il verde.
 L'area ospiterà un nuovo parco di 70 mila metri quadrati, oltre al verde residenziale, ed una nuova grande piazza di 30 mila metri quadrati davanti alla Fiera. E infine attrezzature pubbliche al servizio del quartiere. In totale, il verde pubblico occuperà 200 mila metri quadrati (si tratta di spazio verde non recuperato, ma creato ex novo dalla trasformazione delle aree industriali dismesse). La piazza prevista davanti alla Fiera è pensata come luogo di scambio, di incontro e di relazioni per gli abitanti.
I costi.
 Il totale è previsto in 200 miliardi: 135 per le opere dell'accordo di programma (prolungamento di via Gattamelata e i 2.500 posti auto al servizio della Fiera), 65 miliardi per le opere della variante Z-18 (30 per i parcheggi interrati, 35 per parco, piazze, passerelle pedonali, parcheggi di superficie, recupero dell'ex mensa Alfa Romeo).
 E i finanziamenti? Ecco il vero punto dolente. Lupi ha indicato in 35-50 i proventi da oneri di urbaniz-

zazione, ma per altri cespiti di entrata ha fatto riferimenti generici a contributi comunali, della Regione e della Fiera.
Via Gattamelata
 Sono note le polemiche per i problemi provocati dal gas di scarico e dai rumori agli abitanti del quartiere, ed anche ai bambini dell'asilo nido e della scuola materna di via Gattamelata. La materna ed il nido, che oggi sono a ridosso della Fiera, saranno ricostruiti in zona, ma distanti dai padiglioni, così da creare una fascia di separazione con verde alberato.
L'edificazione
 Alla residenza sono destinati 90 mila metri quadrati, il 60 per cento rispetto al 50 per cento previsto dalla variante. Per Lupi «l'area deve riqualificarsi, con funzioni positive, e la residenza è la più importante. A completamento di quella esistente, la nuova edificazione verterà su viale Traiano». Al terziario-ricettivo, 44 mila metri quadrati pari al 28 per cento: «Il più lontano possibile - dice Lupi - per evitare ulteriori incrementi di traffico. Il terziario sarà dilocato all'esterno, lungo l'asse di viale Scarampo». Il commercio, con 19 mila metri quadrati (12 per cento): «Il piano ne prevedeva 60 mila. Invece ci limitiamo a 19 mila, è previsto l'insediamento di commercio diffuso, anche un nuovo spazio per il commercio ambulante».



Un particolare dello "steccone" della Fiera



Il vecchio edificio dell'Alfa al Portello

Il consigliere dei Ds Emanuele Fiano giudica il piano presentato: «Non è chiaro come verrà finanziato»

«Ok al progetto, ora il polo di Rho-Pero»

Sul nuovo progetto del Portello che si accinge ad affrontare la verifica del confronto pubblico, pesano le ombre del recente passato infarcito di polemiche e incertezze, e soprattutto la imminente decisione della magistratura contabile che potrebbe sancire le ragioni dei privati che vogliono i danni dal Comune per le mancate concessioni edilizie. Computando gli interessi, circa 150 miliardi. Lupi non si sottrae a questa difficile resa dei conti, e promette che in ogni caso la giunta cercherà una «soluzione globale».
 E le opposizioni? Per i Ds, il consigliere Emanuele Fiano ha seguito passo passo lo sviluppo dei progetti e

delle trattative intercorse anche con le proprietà.
Qual è dunque il giudizio dei Democristiani di sinistra?
 Intanto pensiamo che Milano ha bisogno di un piano per quest'area. È positivo che si sia arrivati ad un risultato.
Allora tutto risolto?
 No, ci sono ancora questioni da affrontare. Intanto il progetto ha un costo, circa 200 miliardi. Quando si presentano questi progetti, sarebbe bene indicare anche in che modo verranno finanziati. Dove si trovano i soldi? Altrimenti si annuncia una iniziativa ma senza sapere bene come verrà pagata.

Però l'assessore ha coinvolto la Regione, la Fiera...
 Ma di fatto i soldi non ci sono, non abbiamo il finanziamento, e questo non è un aspetto indifferente.
Ma potranno arrivare presto, se ci sarà l'impegno di tutti...
 Faccio presente che se l'amministrazione non si sbriga in fretta ad attuare i progetti, la condizione dell'area del quartiere fieristico è destinata a peggiorare, e questo per tutto il tempo in cui saranno aperti i cantieri.
Altri "appunti" per l'assessore Lupi?
 Certo. Spero che la sponsorizzazione di questo progetto non significhi,

chi, per la giunta, mettere la sordina sulle altre parti dell'accordo di programma, in particolare lo spostamento della Fiera nel polo esterno di Rho-Pero che, secondo noi, è la vera chiave di volta per ridurre il congestionamento di tutta l'area. E nel merito del piano esposto da Lupi?
 Presenta alcuni aspetti positivi. Un ragionamento serio sulla questione dei parcheggi, sulla viabilità. Sono state rispettate le quantità previste nella variante Z-18, e ciò permette grande spazio al verde, ed anche una presenza significativa di opere pubbliche.
 Il professor Crotti ha illustrato an-

che la razionalità dell'idea dal punto di vista della progettualità urbana...
 Hanno tentato certamente di costruire una identità urbana, gli elementi non sono stati messi lì a caso, ma si è tenuto conto della forma particolare di piazzale Accursio, anche il rispetto delle forme degli elementi commerciali, ed anche le altre torri sono inserite in una visione di insieme. Insomma, è chiara che c'è stata attenzione alla qualità del prodotto da parte del progettista e degli uffici.

Gi. Lac.