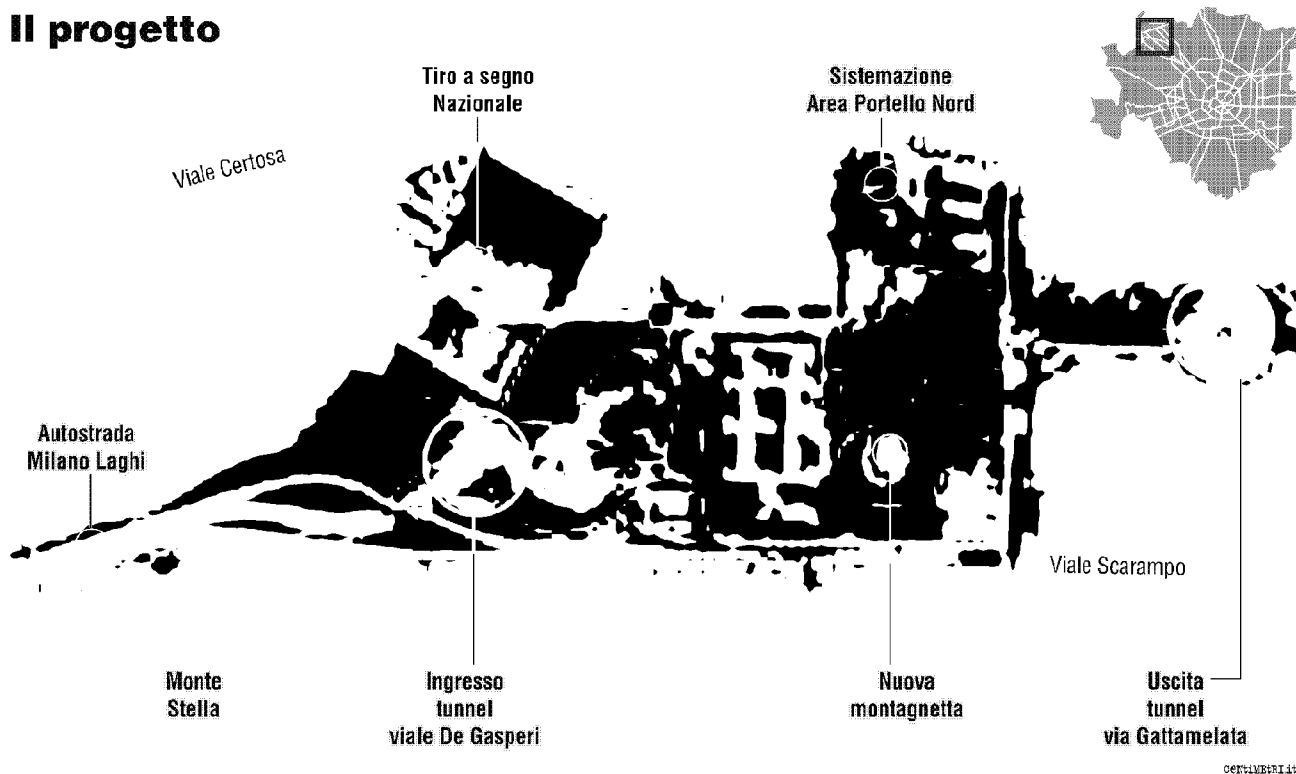


IL CASO

Quel tunnel inutile tra De Gasperi e Gattamelata

Il progetto



CERTINARI.IT



La zona del Portello

LUCA BELTRAMI GADOLA
SONO cominciati i lavori per la costruzione di un collegamento sot-

terraneo tra viale De Gasperi e via Gattamelata, una sorpresa per chi entra e per chi esce da Milano in autostrada passando per piazzale Kennedy: un imponente lavoro pubblico annunciato da due grandi cartelli ai margini della strada. Di cosa in realtà si tratti non è subito chiaro anche perché dietro quest'opera c'è una vicenda complessa durata più di vent'anni.

Il raccordo in sotterranea tra viale De Gasperi e via Gattamelata, la parallela di viale Scarampo di là dalla Fiera, ha una storia lunga e travagliata come tutte quelle che riguardano la Fiera, con luci ed ombre, certo più ombre che luci, fin dalla dismissione delle aree dell'Alfa Romeo: il Portello.

Di questo collegamento tra Fiera e autostrade si comincia a parlare già nel 1984, ai tempi del Progetto Passan-

te, un documento storico che fa inumidire gli occhi ai vecchi urbanisti milanesi.

Tra il cavalcavia Serramontecenerie viale Teodorico si prevedevano allora un centro congressi, un centro commerciale e due torri residenziali, alle loro spalle l'ampliamento della Fiera, quello che fu realizzato poi tra gli anni '94 e '98.



LE IPOTESI urbanistiche del 1984 fanno naufragio nelle acque di "Mani pulite", non tanto perché fosse emerso qualche fatto certo aldilà dei sospetti, quanto per l'arrivo della Lega in Comune e l'aperta ostilità degli assessori leghisti a quelle ipotesi di sfruttamento intensivo delle aree. Allora erano dalla parte del verde.

È di quegli anni anche la nascita di un'associazione che storicamente si oppone, come oggi, all'arroganza della Fiera. Nel 1990 si parla addirittura di consultazioni popolari. Nel 1994 — la Lega amministra la città da più di un anno — la svolta decise: si sigla finalmente un accordo di programma tra Comune, Regione, Provincia ed Ente Fiera che riduce le cubature e consolida l'ipotesi di collegamento sotterraneo tra viale De Gasperi e via Gattamelata, per levare il traffico da viale Scarampo. Anzi questa è considerata una delle condizioni essenziali per poter realizzare l'ampliamento dei padiglioni lungo il viale: una vittoria dei residenti che volevano meno traffico. Nel 1997, dopo quattro anni di lavori e infinite contestazioni, s'inaugura l'ampliamento della Fiera con i nuovi edifici progettati da Mario Bellini. Del sottopasso promesso verso Gattamelata, però, non c'è nemmeno l'ombra: rito ambrosiano. Nel frattempo parte l'operazione Rho-Però sulla scia dell'affermazione: «Abbiamo bisogno di spazio per competere».

Nel 2000, all'insegna della Milano che deve crescere, va in porto l'accordo di programma "Portello Nord", vincolato ad una Valutazione di impatto ambientale favorevole per rendere edificabili le aree del Portello, finite ai privati dopo molti passaggi. La valutazione è effettivamente favorevole in considerazione degli impegni assunti dal Comune e dalla Provincia di realizzare importanti opere infrastrutturali: la nuova strada Interquartiere Nord, un allacciamento tra via Gallarate e l'autostrada per Torino, e, ovviamente, il raccordo Gattamelata, ribadendo con forza quanto fosse indispensabile per collegare da tergo i padiglioni della Fiera ed il fantomatico palazzo dei

congressi, anche se non proprio quello progettato molti anni prima dall'architetto Aldo Rossi. Dopo sette anni, mentre sul resto è silenzio, improvvisamente adesso parte il raccordo con via Gattamelata.

Sette anni non sono molti però lo scenario è completamente cambiato. Non c'è urbanista o esperto di traffico urbano al mondo che non concordi col principio che le automobili vadano tenute fuori dei centri abitati. Qui da noi, paese sconclusionato ma emotivo, il concetto del ticket d'ingresso prende sempre più forza, le domeniche a piedi si moltiplicano, la coscienza sulle micropolveri aumenta, la cura del ferro (tram, metropolitane e ferrovie) appare come l'unica soluzione credibile anche all'uomo della strada. Fondazione Fiera Milano dichiara che dovrà dismettere i padiglioni al Portello perché ormai c'è troppa superficie espositiva. Con queste premesse parte oggi il raccordo in galleria da viale De Gasperi a via Gattamelata: 60 milioni d'investimento e quattro anni di lavoro per facilitare l'accesso alle auto a Milano. Perché? Per chi? Dove vanno a finire le quattro corsie che si interrano in viale De Gasperi, visto che in via Gattamelata spuntano fuori solo due rampe di una sola corsia? Andranno oltre? Dove? Con che soldi? Nel capace ventre di City

Life ed ai suoi parcheggi? Dov'era quest'ipotesi al momento del "concorso" per l'area della Fiera? Un altro regalo ai soliti noti? Qualche pubblica spiegazione è dovuta, possibilmente coerente con i propositi dichiarati di limitazione del traffico. Se è possibile.

In partenza il raccordo sotterraneo tra le vie De Gasperi e Gattamelata una volta destinato alla vecchia Campionaria

Ora che la gran parte dei padiglioni è dismesso la nuova strada accrescerà il traffico nella zona invece di alleggerirlo

L'URBANISTICA

L'urbanistica moderna
punta a tenere le auto
fuori dall'abitato,
invece il tunnel è
legato al vetusto
Progetto Passante

■ il Portello

**EVOLUZIONE**

La zona dell'ex Fiera
Campionaria è ormai stata
radicalmente trasformata
rispetto a quando venne
ideato il tunnel che
dovrebbe sbucare in via
Gattamelata