

IL NUOVO PROGETTO

CityLife toglie spazio alle auto
tagli drastici ai parcheggi

Il Comune ascolta le richieste degli abitanti e riduce i posteggi per i non residenti: «Scelta ecologica»

■ Dragotto all'interno

CityLife ecologica, tagli ai parcheggi

Spariti 45.000 metri quadri originariamente riservati ai non residenti.
Il Comune: «Sfida verde»

di CORRADO DRAGOTTO

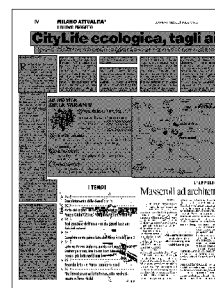
— MILANO —

RESTA il «grattacielo storto» partorito dalla matita di Daniel Libeskind, aumenta il verde, lievitano sino a 192 milioni di euro gli oneri di urbanizzazione, il Museo del design diventa di arte contemporanea, arriva la Metropolitana Cinque («Tre Torri» si chiamerà la fermata) e diminuiscono i parcheggi pubblici. E proprio il taglio di 45.000 metri quadri (da 72.000 a 27.000) dell'area originariamente destinata ai posteggi dei non residenti rappresenta l'unica anticipazione non ancora trapelata delle varianti al progetto di trasformazione della Fiera Vecchia già avviato da CityLife (Generali, Allianz, Fondiaria-Sai e Lamaro). Ieri, dopo quattro rinvii consecutivi causati sia dalla volontà di rendere il provvedimento, che non passerà in Consiglio, teoricamente inattaccabile dai ricorsi al Tar sia dal prolungarsi delle trattative tra il Comune e gli immobiliari, la Giunta ha, del resto, approvato in seduta

straordinaria il «delibere». Con la conseguenza che è bastato una rapida scartabellata delle carte per accorgersi non soltanto della bocciatura decretata dalla Sovrintendenza in ordine al Museo del bambino (progetto da rifare ma sembra pagherà Pantalone-CityLife) e dello spostamento sul fronte sud degli edifici più alti ma anche della sparizione di quasi 50.000 metri quadri *ab ovo* riservati ai parcheggi pubblici.

UN EVENTO non troppo misterioso per l'Amministrazione, che l'ha ricondotto alla precisa scelta di disincentivare l'utilizzo delle auto private. E, tuttavia, lecito ipotizzare che la quadratura dei conti di CityLife (523 milioni di euro investiti soltanto nell'acquisto della Vecchia Fiera), indubbiamente sballati dalle variabili impazzite, imposte da Palazzo Marino a volumetrie blindate per gli operatori, del prolungamento da Garibaldi a San Siro della Mm5 e dall'allargamento del parco pubblico (da 128.000 a 166.000 metri quadri), abbia richiesto un sacrificio. E, cioè, il ridimensionamento della zona immaginata dai progettisti come garage a cielo aperto. «Abbiamo lanciato una sfida ecologica - ha dichiarato, comunque, l'assessore allo Sviluppo del territo-

rio Carlo Masseroli nel motivare la strategia del colpo di scure ai posteggi -. L'approdo della metropolitana nel nascente quartiere oggetto del Piano integrato di intervento e il collegamento del parco pubblico con piste ciclabili al Sempione e a Monte Stella rendono, in ogni caso, meno indispensabile l'uso delle macchine. Già, perché il recupero della Fiera Vecchia va considerato emblematico della filosofia che impronta il Piano di governo del territorio (lo strumento di pianificazione urbanistica, ossia, che sostituirà il dato Prg di Milano, ndr.). Nel senso che, pure in virtù delle varianti,



siamo riusciti ad armonizzare le reti infrastrutturale, ambientale e dei servizi».

DETTO DEL «MUBA», rimandato al tavolo da disegno dalla Sovrintendenza con tanto di «Giardino d'inverno» forse troppo stridente con un edificio ritenuto simbolico del passato espositivo (Padiglione 3), c'è da riferire della stangatina appioppata dal Comune a CityLife attraverso l'incremento di 20 milioni degli oneri di urbanizzazione fissati prima che le varianti innescassero la revisione del progetto. Soldi che, com'ha confermato Masseroli, serviranno a riqualificare il «Vigorelli», a realizzare piste ciclabili e a modificare il percorso e l'arredo urbano di alcune arterie prospicienti il quartiere caratterizzato dai tre grattacieli di Libeskind, Arata Isozaki e Zaha Hadid nonché dalle residenze griffate da Pier Paolo Maggiora. Dei 192 milioni di euro che dovrà sborsare (112 in oneri di urbanizzazione, 38 per la monetizzazione dello standard, 36 milioni di contributo straordinario per la metropolitana, 21,5 per opere non scomputabili e 20 di aggiuntivo stimato dall'Agenzia del territorio) CityLife potrà, tuttavia, recuperare una quarantina rispettando i canoni di risparmio energetico. Morale? I conti tornano, i parcheggi pubblici mancano.

LE NOVITÀ DELLA VARIANTE



1 PIÙ VERDE: +47,2%

Le aree verdi e pubbliche cambiano

Anno 2005 **128.284 mq**

Variante **188.869 mq**

2 PIÙ PISTE CICLABILI

Il sistema di piste ciclabili di CityLife si inserisce nel nuovo sistema che collegherà il Monte Stella al Parco Sempione lungo un percorso di circa 5 km

3 PIÙ TRASPORTI

Arriva la linea 5 della metropolitana con la fermata Tre Torri e altre due nelle vicinanze

4 MENO TRAFFICO

Prevista una riduzione del traffico generato di oltre il 45% (nelle ore di punta) rispetto a quanto previsto nel Pil 2005

