

Vent'anni di progetti e proteste di quartiere

di PAOLO FOSCHINI

Alcuni bocciati dal Tar, altri bloccati dalle proteste, altri dalla Soprintendenza: la storia della fame-parcheggi a Milano ha più di vent'anni e le promesse del 1981 («17 mila box sotterranei») sembrano le stesse di oggi. La differenza? Un «sindaco-commissario». ■ A pagina 50

«Un'isola ambientale per ogni box»

Il Comune: nuovo piano per 60 parcheggi, ma più aree protette. Lunedì manifestazione contro il taglio degli alberi

MILANO CHE CAMBIA

I CANTIERI

Parola del Comune: «Una città sotterranea di 17 mila box per liberare il centro da un esercito di auto». Il fatto che questo solenne progetto fosse datato 3 ottobre 1981 e che dopo 23 anni quell'esercito sia ancora lì, anche più invadente di allora, suggerisce pur sempre cautela di fronte al nuovo rilancio uscito ieri da Palazzo Marino. Ma anche questa nuova promessa, a pochi giorni da quella dei 25 mila box sotterranei in arrivo prima del 2007, comunque c'è e suona così: «Entro metà maggio sarà pronto un ulteriore bando per dare a Milano altri 60 parcheggi, pari a 10 mila posti-auto in più per residenti». Le relative aree — promette ancora il Comune — saranno assegnate entro i prossimi dodici mesi: proteste in difesa del verde e comitati di quartiere permettendo.

25.000

I BOX

sotterranei in arrivo prima del 2007, quando il piano-parcheggi del Comune sarà in parte completato

Perché lo scontro fra le due bandie-

LA STORIA

Il bando per la costruzione di parcheggi annunciato per maggio, sarà il quarto in 20 anni. Gli altri risalgono al 1985, 1997 e 2002

ALBERI A RISCHIO

Per costruire i parcheggi, il Comune assicura che saranno abbattuti 335 alberi, molti di più secondo Verdi e Legambiente

IN DIFESA DEI PARCHI

I cittadini di molti quartieri si sono uniti per protestare contro il taglio delle piante. Il 3 maggio la «marcia per gli alberi»

re, quella degli alberi e quella dei parcheggi, non è storia nata oggi. E se lunedì prossimo sarà il giorno della grande «marcia per gli alberi» — organizzata da ambientalisti, comitati, e associazioni varie di cittadini — va detto che fiaccolate e presidii per «difendere il verde dai posteggi» erano un avvenimento quotidiano già alla fine degli anni 80, con una frattura politica sull'argomento anche più profonda di quelle

attuali. Dei 32 «nuovi parcheggi» formalmente approvati da Palazzo Marino nel '90 in seguito al bando dell'85, ancora nel '92 ne erano in costruzione solo sette. Gli altri erano stati bocciati dalla Soprintendenza, cancellati dal Tar, o respinti dall'allora assessore all'ecologia Massimo De Carolis: cui il suo collega al traffico Angelo Capone replicava ogni volta che «per combattere l'inquinamento dobbiamo liberare le strade dalle auto e l'unica soluzione sono i parcheggi sotterranei...». Niente da fare: un decennio più tardi, nel febbraio 2001, anche 154 parcheggi varati col bando del '97 — per un totale di 10 mila box progettati — risultavano ancora al palo, stoppati dal Tar.

Il bando annunciato per maggio sarà il quarto dell'ultimo ventennio. Gli altri tre risalgono rispettivamente agli anni 1985, 1997 e 2002: due dei parcheggi previsti con la tornata di 19 anni fa, in Benedetto Marcello e Ozanam, hanno cominciato a costruirli solo ora, e solo in forza dei «poteri di commissario» che l'anno scorso hanno consentito al sindaco Gabriele Albertini di sbloccare i lavori. Altri progetti invece sono partiti a prezzo di un robusto ridi-



menzionamento: se nel '92 una finanziaria annunciava, con l'appoggio del Comune, la realizzazione sotto la Darsena del «parcheggio più grande del mondo» (una roba da sette piani e 30 mila auto più supermarket, negozi e collegamento col metrò), oggi sappiamo che sotto la Darsena di auto ce ne staranno al massimo 713.

«Del resto è proprio grazie alle proce-

sure semplificate rispetto al passato — spiegano i tecnici dell'assessorato al Traffico — che i tempi di assegnazione e realizzazione dei nuovi parcheggi dovrebbero essere più rapidi, così come è successo per quelli del bando 2002».

Nel frattempo il traffico è sempre lì. Nel 1981, tra i primi a sollevare il problema con la forza dei numeri, l'allora assessore all'urbanistica Maurizio Mottini faceva notare che le auto immatricolate a Milano erano 630 mila, i parcheggi disponibili 200 mila, e che ogni giorno entravano in città altre 240 mila macchine da fuori: oggi gli ingressi quotidiani feriali sono oltre 600 mila.

E il verde? La risposta del Comune è che tra parcheggi e qualità della vita dei quartieri, se i progetti andranno in porto, non ci sarà contraddizione: «Ad ogni

parcheggio sotterraneo realizzato — spiegano i tecnici dell'Assessorato — corrisponderà un'isola ambientale con traffico limitato a 30 orari e percorsi protetti per pedoni, ciclisti e ciclomotoristi». Del resto lo diceva anche il sindaco Paolo Pillitteri: «Con le isole pedonali, i garage sotterranei e la regolamentazione del carico-scarico merci il caos finirà entro tre anni». Solo che era il 1987.

Paolo Foschini

10.000

I PARCHEGGI
previsti da un
nuovo bando
che sarà
pubblicato a
metà maggio per
creare altri 10
mila posti-auto