

Tra pochi giorni scatta una misura che può cambiare immagine, abitudini e aria di una città

Niente auto in centro Una rivoluzione: fino alle 18 si potrà passare solo con bus e tram

Milano da vivere... a piedi

«L'aria, inquinamento, rumore ci soffocano. Basta con l'assedio dell'auto alla città: entro l'estate chiuderemo il centro fino alle 18, avevano promesso a Natale comunisti, socialisti, socialdemocratici e verdi, quando hanno rimandato la Dc all'opposizione. E l'impegno sta per essere mantenuto. Il provvedimento è già all'esame del Consiglio comunale, che dovrebbe approvare entro qualche giorno. In piazza Beccaria, sede dell'assessorato al traffico e del comando dei vigili, in queste ore si fanno gli straordinari e la città viene tappezzata di avvisi pubblicitari che avvertono i milanesi che «l'auto a casa» è sinonimo di civiltà».

sante di grandi commerci e dell'alta finanza - obietta chi è contrario alla chiusura, a partire dalla potente Unione del commercio e dalla Dc. «Questo cuore iperteso - replica il nuovo assessore ai Trasporti, il comunista Augusto Castagna - ha bisogno di un salasso». qj

ROBERTO CAROLLO

MILANO. La Giunta rosso-verde è stata di parola: «Basta con l'assedio dell'auto alla città: entro l'estate chiuderemo il centro fino alle 18, avevano promesso a Natale comunisti, socialisti, socialdemocratici e verdi, quando hanno rimandato la Dc all'opposizione. E l'impegno sta per essere mantenuto. Il provvedimento è già all'esame del Consiglio comunale, che dovrebbe approvare entro qualche giorno. In piazza Beccaria, sede dell'assessorato al traffico e del comando dei vigili, in queste ore si fanno gli straordinari e la città viene tappezzata di avvisi pubblicitari che avvertono i milanesi che «l'auto a casa» è sinonimo di civiltà».

Lunedì 13 luglio, o nelle più pessimistiche previsioni, la settimana successiva, gli automobilisti troveranno il centro, con le transenne presidiate dai vigili come un fortino, i veri indiani metropolitani sotto proprio furore, i 600mila motorizzati che ogni giorno marcano con le quattro ruote all'asfalto di una Milano che di fronte al traffico sembra sempre più un Fort Alamo senza acqua, sempre più un Fort Alamo senza acqua. Del resto i milanesi, a litigare con i vigili, i vigili ambrosiani, ci sono abituati.

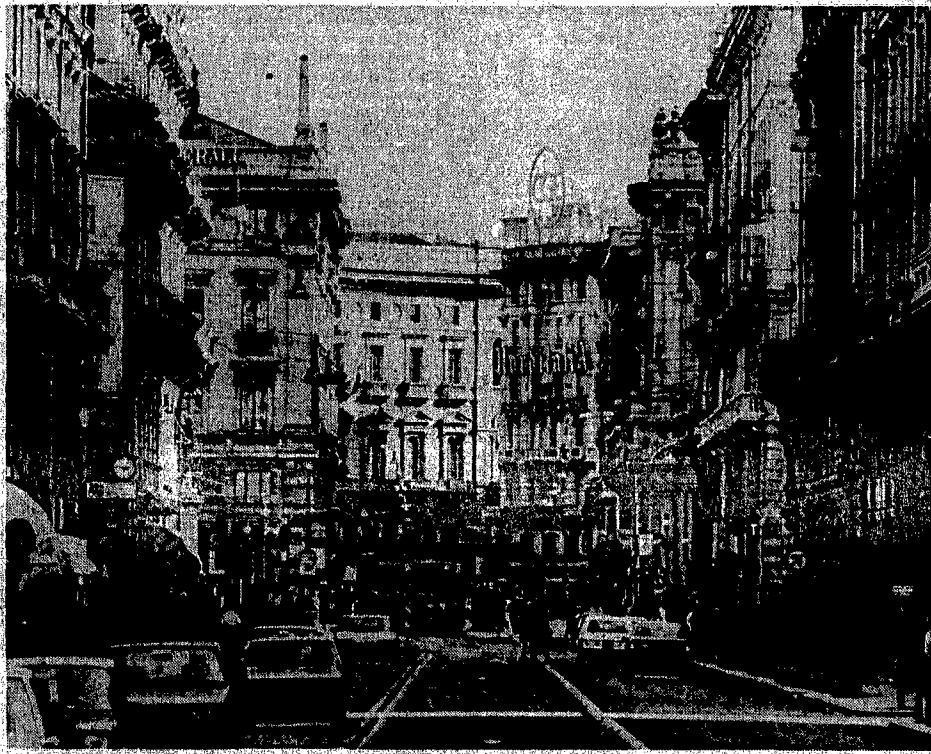
La prima sperimentazione di chiusura, sia pure parziale, del centro storico, nel cuore della città compreso all'interno della vecchia Cerchia dei Navigli, risale infatti all'estate dell'85. Nell'86 fu estesa fino alle 11,30 e, ironia della sorte, fu proprio Gaetano Morassoni, l'attuale segretario della Dc meneghina, che oggi tuona contro la chiusura, a firmare la delibera, che attuava un progetto del comunista Vittorio Korach. Poche ore di divieto (oggi è fino alle 13) che qualche risultato l'hanno ottenuto. Sono quasi 30mila, si calcola in Comune, gli automobilisti pentiti che hanno abbandonato la macchina convertendosi alla metropolitana, al bus, alle due ruote. Ma si sono pentiti soltanto a metà. Appena scatta la riapertura, all'una e cinque minuti, l'assedio riprende. Dunque, si sono detti a palazzo Marino, lo stop di mezza giornata non basta, bisogna chiudere anche il pomeriggio.

Con il castello assediato alzerà il ponte levatoio alle 7,30, per non riabbassarlo più fino alle 6 di sera. Ma è un'immagine che non piace agli amministratori milanesi, a

cominciare dall'assessorato al traffico, il comunista Augusto Castagna, un mantovano con l'hobby del cicloturismo, che gli oppositori definiscono già il Khomeini del traffico. «Non vogliamo punire nessuno - dice - non è con la mobilità che siamo in guerra, ma contro la paralisi. In realtà con questo provvedimento intendiamo selezionare il traffico e quindi rendere il centro più e non meno accessibile. Ma così non si poteva più andare avanti, questa città, così dinamica e vivace non è solo una macchina che produce, è anche ambiente in cui si vive, i suoi abitanti vanno difesi dalla quotidiana aggressione di rumori e inquinamento». Nessuna guerra ideologica, assicura l'assessore, chi potrà dimostrare di dover entrare per necessità di lavoro avrà uno speciale permesso.

Oggi i «passi» sono già 36mila, probabilmente aumenteranno, e verranno messi in vendita nelle edicole speciali ticket per l'ingresso nella «città proibita» a condizione che si depositi l'auto nel garage autorizzati. Oltre ai residenti, infatti, il centro di Milano richiama ogni giorno un esercito di persone, per lavoro o per affari. Non sono loro il bersaglio della Giunta, l'imperativo è colpire la cosiddetta sosta selvaggia o parassitaria. Una sosta peraltro che nel centro storico è un'impresa disperata, in un territorio limitato in cui vivono 30mila persone e ne entrano ed escono ogni giorno più di 300mila. Così si sbraita, si attende ai timpani del vicino pigliando la manina sul clacson, e poi ormai in preda al delirio si abbandona l'auto sul primo marciapiedi. Sono scene vissute in tante città ma che Milano non ce la fa più a sopportare.

L'ex capitale industriale ormai è il regno del terziario avanzato che occupa due lavoratori dipendenti su tre, della borsa e della finanza, delle fiere specializzate, della moda e delle case editrici, della pubblicità. E la mecca del software e degli affari non è presa di mira soltanto dai turisti in cerca di capolavori d'arte, ma da uomini d'affari che vengono da mezza Europa e dal mondo. Proprio questo è uno degli argomenti agitati da chi vede la chiusura come il fumo negli occhi, la potente organizzazione dei com-

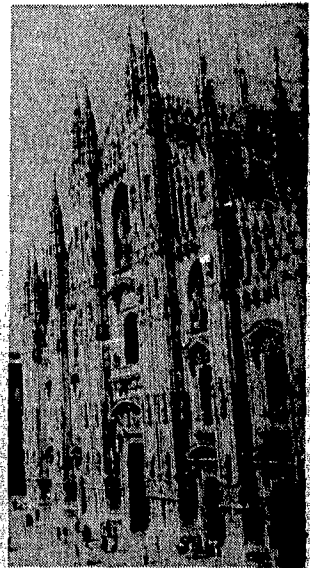


Traffico in Via Dante a Milano; in alto, il Duomo

mercianti prima di tutto, ma anche, più timidamente, la Camera di commercio. La «business community» non si oppone in modo netto alla decisione della Giunta, ma il suo presidente Piero Bassetti si fa interprete delle preoccupazioni della città degli affari. «Il centro - dice - è il cuore, o meglio il cervello della città, può subire lesioni gravi se manca a lungo la circolazione sanguigna rappresentata dal traffico». «Si - ribatte l'assessore ai trasporti - ma in un cuore che soffre di ipertensione un salasso è più che necessario». Le immagini in questi mesi si sono spaccate, dalle guerre indiane alla medicina, ma la verità, paradossale fin che si

vuole, è quella di una città sempre più mobile e al tempo stesso sempre più paralizzata, che vede spopolarsi le sue case e le sue fabbriche dismesse, che perde abitanti ma che richiama centinaia di migliaia di persone, che ha poco verde e fame di parcheggi. Sono problemi non nuovi, che ora l'opposizione agita contro la maggioranza che chiude il centro, ma che il pentapartito nei due anni in cui è stato alla guida della città non ha granché contribuito a risolvere. Anzi qualcuno a palazzo Marino ricorda che proprio i dissensi tra socialisti e democristiani sul traffico furono all'origine della caduta della Giunta a cinque

La chiusura del centro non è l'unica iniziativa allo studio per allentare la morsa del traffico. C'è un piano parcheggio per 100mila posti auto destinati ai residenti e per altre migliaia in periferia, in corrispondenza del capolinea della metropolitana, ci sono i grandi progetti per i trasporti pubblici: Milano è ormai un grande cantiere, si scava per la terza linea del metrò che gli ottimisti danno per pronta entro i Mondiali di calcio del '90, si lavora alla costruzione del sospirato passante ferroviario, che una volta in funzione dovrebbe collegare rapidamente i milanesi con tutta la cintura e gli aeroporti di Linate e Malpensa. E c'è un comitato di



ingegneri che sogna una città «underground», sull'onda di esperienze straniere, per esempio Madrid. «Che c'è di strano - dicono i progettisti del futuro - a sfruttare le viscere di Milano per liberarla dall'inferno delle lamiere e restituirla più verde ai suoi abitanti?» e propongono di riaprire i Navigli per dar vita a cinque chilometri di città sotterranea, proprio sotto il vecchio centro, con tanto di centri commerciali, rotte per metropolitane leggere, tunnel per le auto e posteggi. Ma dovranno fare i conti con il «signor no», il sovrintendente ai Beni architettonici e ambientali che non vede di buon occhio gli scavi sotto la Milano storica, e ha già bloccato tre progetti di box. «Sotto Sant'Ambrogio non si buca, vicino a certi monumenti non voglio vedere griglie o rampe di accesso, così si deturpa il patrimonio artistico».

«Questa è una visione ottocentesca o bucolica - ribatte il cognato di Craxi, Paolo Pillitteri, sindaco della Giunta rosso-verde - in tutta Europa si scava sotto i monumenti, anche i più barocchi, perché a Milano non si dovrebbe?». Pillitteri difende con convinzione l'idea di chiudere il centro, anche se tende a rassicurare incerti e timorosi con l'argomento del paragonismo ambrosiano. «Se tra qualche mese dovessimo verificare che il rimedio è peggiore del male tomeremo sui nostri passi, ma oggi dobbiamo provarci. Le automobili diventano il peggior nemico dell'uomo, un razzo di Milano, a sommerso di latta, che senza di amministratori saremmo se non ci preoccupassimo della qualità della vita?».

Dopo mesi di dibattito ora la parola passa al Consiglio comunale. Oltre ai quattro partiti della maggioranza voterà a favore anche Dp, e le opposizioni sono tutt'altro che compatte. Non è scontato il no dei repubblicani: la maggioranza del gruppo è contraria ma c'è una minoranza ambientalista che spinge per sostenere la scelta. Non fosse altro che per rispettare il parere dei milanesi che nell'85, insieme alle schede per Comune, Provincia e Regione, ne trovarono anche una sul centro chiuso alle auto. E più del 70% rispose di sì.

SOLE SOLE. MARE MARE. FIAT FIAT.



BUONE VACANZE A TUTTI.

LUGLIO. UN MARE DI VANTAGGI PER CHI SCEGLIE FIAT.

Sentite il calore del sole, il richiamo del mare! Tra poco sentirete anche l'impulso di viaggiare. È normale, perché siamo ormai in clima di grande vacanza. Ma soprattutto perché luglio, grazie alle tre alternative Fiat, è diventato il mese automobilistico di maggior convenienza.

500.000 LIRE DI ACCESSORI

Intendete acquistare in contanti? Perfetto: fino al 31 luglio potrete usufruire di una riduzione del prezzo di listino chiavi in mano pari a lire 500.000 da utilizzare per l'acquisto di accessori della linea Fiat presso l'organizzazione di vendita Fiat. Conoscete un modo più simpatico per dire "buone vacanze"?

25% DI RISPARMIO SUGLI INTERESSI RATEALI FIATSAVA

Volete prendervela comoda? Scegliete il pagamento rateale: risparmierete il 25% sull'ammontare degli interessi. Un pagamento che non toglie nulla alle vostre vacanze: in contanti basta versare Iva e messa in strada. La prima rata? È possibile rimandarla fino a ottobre.

FINO AL 30% IN MENO CON SAVA LEASING

Il leasing? È una formula piena di interesse, e sino al 31 luglio è anche ricca di risparmio, grazie a una riduzione del costo del finanziamento che arriva sino al 30% sul leasing finanziario e sull'open leasing. Dalle parole ai fatti: scegliete la vostra auto e via! Divertimento e sicurezza viaggeranno con voi.

Speciale offerta valida per tutte le vetture Fiat (esclusa L200, Panda e i veicoli commerciali) disponibili per pronta consegna e che saranno ordinate e consegnate nel mese di luglio. Offerta non cumulabile con altre iniziative in corso e valida sino al 31 luglio 1988 in base ai prezzi e ai tassi in vigore all'1/7/88. Per le formule Sava e Sava-leasing occorre il possesso dei normali requisiti di solvibilità richiesti.

FIAT