

Firmata l'ordinanza: 9,30-18,30 senza auto

Domenica è «festa» a Milano

Pilitteri ha firmato l'ordinanza Domenica senza auto a Milano dalle 9,30 alle 18,30. Venti comuni della cintura si sono già associati. Intanto il Pci parla apertamente di svolta nelle scelte urbanistiche. «Sull'uso delle aree dismesse e il decentramento di grandi funzioni» dice il segretario cittadino Roberto Cappellini - si può ricorrere anche al referendum»

ROBERTO CAROLLO

MILANO «Questa Milano sta agonizzando sotto lo smog ma anche per congestione. Siamo a un punto critico dello sviluppo o inventiamo la tendenza all'accentramento o non respireremo più. La domenica senza auto è un fatto di grande significato per la città e per il paese un atto di coraggio della giunta che ha sfidato conservatorismi di ogni tipo. Ma bisogna andare oltre. Innovazione tecnologica e aree ex industriali sono un'occasione per inventare un modello di sviluppo». Roberto Cappellini, segretario cittadino del Pci, parla apertamente di nuovo urbanesimo. Milano scoppia anche perché un o-

verdose di terziario richiama sempre più traffico pendolare. Ha senso mantenere la Fiera in città o addirittura prevedere un'espansione? Ha senso continuare ad avere nel cuore iperteso di Milano grandi apparati pubblici che richiamano ogni giorno centinaia di migliaia di persone? «Pensiamo a una città policentrica», dice Cappellini - «serve un nuovo compromesso tra diritto individuale alla mobilità e diritto collettivo alla salute. E occorre pensarci concretamente in un dibattito con la città». Anche attraverso l'uso referendario? «Sì. I referendum sulle misure d'emergenza non



Una veduta dall'alto di Milano con la consueta cappa di smog

mi convincono, ma una consultazione sulle scelte strategiche. Ad esempio sul suo delle aree dismesse e sul decentramento di grandi funzioni». Vuol dire che il Pci propone di abbattere alle elezioni di primavera referendum sull'urbanistica? «Ne discuteremo negli organismi dirigenti». Ma i

socialisti saranno d'accordo? «Chiede un cronista: lo mi auguro di sì. Qualche mese fa fu proprio l'assessore socialista Attilio Schemmari a proporre una convenzione e a dichiararsi disponibile a un ripensamento coraggioso sull'urbanistica a Milano. Ebbene io credo che questo ripen-

samento vada sostenuto anche consultando i cittadini». Sulla proposta prime reazioni positive anche dal mondo ambientalista. «Se questo è il frutto della discussione in corso nel Pci», osserva Carlo Monguzzi, segretario della Lega Ambiente - «ben venga». E Giacomo Proserj, repubbli-

cano coordinatore del Comitato per la città «Sono assolutamente d'accordo. È un ipotesi nuova e di grande significato politico. Fare partecipare i cittadini è anche un modo per contrastare la maggioranza sotterranea che si crea sugli interessi edilizi». «Un'inversione di tendenza rispetto alle vecchie giunte di sinistra c'è già stata», osserva l'assessore comunista al Territorio in Provincia Enrico Pescatori - «ma è vero che c'è ancora troppo milanocentrismo». «Mi auguro», aggiunge l'assessore al Traffico di palazzo Marino Augusto Castagna - «un impegno permanente del Pci su questi temi. Non sempre è stato così. La scommessa possiamo vincerla se c'è un intreccio tra misure d'emergenza, interventi strutturali e nuovi modelli culturali».

Intanto la città, sotto una cappa di smog appena un po' meno opprimente ma sempre troppo elevata si sta preparando alla domenica da pedoni. L'inquinamento si mantiene sui livelli di martedì con una punta di 466 microgrammi di NO2 in viale Liguria. La situazione non migliora radicalmente e lo stop domenicale alle auto è confermato. Len Pilitteri ha firmato l'ordinanza Città chiusa dalle 9,30 alle 18,30. Nessuna deroga anche se l'assessore al Traffico promette «fermezza e buon senso». Restano critici sulla domenica da pedoni gli ambientalisti anche se con posizioni più sfumate. «È una goccia nell'oceano», dice Monguzzi - «è vero però che anche le goccie servono. Se fossero tante diventerebbero un piano d'interventi». La Lega che aveva spinto per misure più radicali propone per sabato una giornata di «disobbedienza ecologica», mentre gli studenti di due licei scientifici che si affacciano su viale Mar che e piazzale Zavattari due delle vie dello smog hanno deciso uno sciopero per la salute. Sul fronte opposto protestano la Dc e la Fiera il cui presidente Enzo Vicari scrive a Pilitteri «Domenica avremo due Saloni il Chibicar e il Salone internazionale Cart. Avremo previsto almeno 30 mila visitatori».



Un vecchio signore attraversa la città in bici. Quanti seguiranno il suo esempio domenica?

Tre milioni vivranno la città da appiedati

MILANO «Come passerò la domenica antismog? Al mattino andrò alla manifestazione con Occhetto in Piazza del Duomo. Al pomeriggio girerò la città a piedi o in bici. È un'occasione più unica che rara». L'assessore Augusto Castagna che ancora l'anno scorso gli avversari definivano il Khomeini del traffico milanese è l'assessore più ricercato d'Italia. Il suo telefono è rovente. «Stamattina», dice - «mi hanno telefonato due promessi sposi che celebreranno la nozze proprio domenica». Nel giorno senza l'auto una coppia di coniugi novelli dovrà ricorrere al calesse? E chi deve accompagnare la famiglia in Riviera o ai Laghi che farà? E quelle migliaia di bravi milanesi che girano in metrò tutti i santi giorni e aspettano la domenica per farsi una gita fuori porta? Tutti interrogativi che debbono essersi posti anche a Palazzo Marino e nei comuni della cintura. Costi nelle ordinanze firmate ieri da Pilitteri e da una ventina di sindaci dell'interland milanese si è optato per un orario meno rigido anziché dalle 8 alle 20 il blocco al traffico automobilistico privato sarà dalle 9,30 alle 18,30.

In compenso pochissime deroghe via libera solo a taxi, veicoli di pronto soccorso, auto adatte a servizi di pubblica utilità o al trasporto di handicappati o dei medici in visita a domicilio pullman pubblici e privati e tutte le due ruote. Niente da fare invece per chi gode del pass fenale per il centro storico. «Inutile fare i furbi», spiega l'assessore - «stangheremo senza pietà. La multa è di 50 mila lire, ma è cumulabile». Chi tenterà di «sgarrare» potrà vedersi appioppare anche tre o quattro contravvenzioni. «Ma io mi auguro», dice Castagna - «che i milanesi vivano questa domenica come una festa non come una giornata di limitazioni. Spero che l'automobilista che non rispetta l'ordinanza, prima ancora di incontrare i vigili incappi nei cittadini disciplinati e che di fronte a loro si senta un verme». Niente da fare anche per i calcisti. Attilio Iginori in trasferta per Inter Sampdoria. L'assessore consiglia di venire in treno o in pullman. Nessun problema invece per chi usa le tangenziali di passaggio il tornante dritto a Venezia avrà semaforo verde. Superati anche gli intoppi burocratici per le strade di competenza dell'Anas tra un comune e l'altro. Si calcola che in tutto saranno tre milioni gli automobilisti appiedati. E c'è curiosità per una domenica che non ha precedenti, se non negli anni dell'austerità energetica. Rivedremo i cavalli insieme ai più moderni skate-board su corso Vittorio Emanuele e le circosvallezioni? La città inaspettatamente restituita ad immagini manzoniane potrebbe anche risultare affascinante. A patto che come accadde durante la crisi petrolifera l'austerità non diventi pretesto per una serrata dei locali pubblici in pieno stile ferragostano. Appiedati si ma almeno compraci un gelato senza dover chiamare al taxi. □ Ro Ca

Incontro Ruffolo-Carraro: anche Roma si attrezzerà

ROMA L'emergenza inquinamento, dopo Milano e Torino arriva anche nella capitale. Ieri mattina di buonora il sindaco Franco Carraro e gli assessori alla Sanità Gabriele Mori e all'ambiente Corrado Bernardi si sono presentati nello studio di Giorgio Ruffolo, per discutere di alcune misure per fronteggiare la situazione anche a Roma. «Comunque», mette le mani avanti l'assessore Mori - «qui non ci sono elementi di grave preoccupazione come a Milano». Alla fine dell'incontro i tre amministratori capitolini sono usciti dallo studio del ministro mostrando una faccia soddisfatta. Ma quali decisioni sono state prese? Intanto alcune, essenziali, per cominciare a conoscere il grado di inquinamento della città, che attualmente nessuno è in grado di dire. Gli ultimi dati risalgono infatti all'autunno dell'88, all'epoca della polemica sulle targhe alterne proposte dall'allora sindaco Giubilo. Così entro settembre dovrebbe entrare in funzione una rete di rilevamento in varie zone della città. L'assessore Mori assicura l'av-

vio della prima cabina di monitoraggio tra quindici giorni in largo Arenula, proprio nel cuore di Roma. A marzo se ne dovrebbero realizzare altre due (una ancora in centro, un'altra verso la periferia, dopo una serie di analisi svolte dagli esperti dell'Istituto superiore di sanità, dell'Enea e della Selenia). Infine, in autunno dovrebbero entrare in funzione altre sei che abbinano alle tre già in attività, daranno i dati sull'inquinamento in tempo reale. «In questo modo», dice Mori - «avremo una rete accettabile, sullo stesso metro di quella di Milano, che ci permetterà di agire subito in caso di pericolo». «Questo accordo di programma», ha commentato il sindaco Carraro dopo l'incontro con Ruffolo - «dovrà mobilitare sinergie finanziarie ed organizzative tra Comune e ministero. E con lo stesso sistema vogliamo affrontare anche il tema dell'inquinamento acustico e del Tevere».

In Campidoglio, comunque, negano con forza che la situazione di

Roma sia grave come quella di Milano. «Noi abbiamo la più grande "lascia blu" d'Europa», ha ricordato durante una conferenza stampa l'assessore alla Sanità. Con questa convinzione sindaco e assessori fanno sapere che per la capitale non ci saranno provvedimenti di emergenza come quelli adottati nel capoluogo lombardo. Nell'incontro di ieri Ruffolo si è detto disponibile anche a finanziare una modifica dell'attuale trasporto pubblico su gomma. In pratica, si tratta di ricostruire secondo il sindaco «con la partecipazione di soggetti pubblici e privati» una parte della vecchia rete di filobus smantellata circa 20 anni fa. Il progetto più ambizioso coltivato dal Campidoglio è comunque quello di passare dal sistema «passivo» di rilevamento dell'inquinamento a uno «attivo» che proceda anche all'interconnessione tra i dati di diverso tipo come l'origine e la causa dei fattori inquinanti. Ma per ora è tutto nel libro dei sogni. E il Comune per il momento si limita a raccomandare non sappiamo quanto siamo inquinati ma non vi preoccupate.

Il campanello d'allarme suona pure a Reggio Emilia

REGGIO EMILIA L'aria di Reggio Emilia è peggiore di quella della metropoli milanese? La notizia è rimbalzata ieri su alcune agenzie stampa, lanciata da organi di informazione locale. Dunque, città nella morsa di un'atmosfera irrespirabile, al vertice nazionale dell'inquinabilità? Le cose non stanno propriamente così. Reggio, pur condividendo con altre città padane la situazione di pesante inquinamento determinata in questo periodo dalla inversione termica, non è ancora a livelli milanesi, anche se i suoi abitanti continuano a comprare e ad utilizzare automobili (causa dell'inquinamento con la complicità di scarichi industriali e degli impianti di riscaldamento). La capitale «yuppie» dell'Italia è stata batuta soltanto per una «performance» ottenuta dagli automobilisti reggiani alla mezzanotte del 9 gennaio, quando una delle 5 centraline di monitoraggio dell'Usi ha registrato alla immediata periferia della città, un picco di

777 microgrammi di biossido di azoto per metro cubo. Una prestazione nuda e isolata, anche se i dati di questi giorni presentati in un video sistemato nella centralissima piazza del Municipio, indicano che la qualità dell'aria è spesso scadente. Le punte massime di inquinamento sono state raggiunte, come a Milano, a Brescia, a Bologna nei quattro giorni tra il 9 e il 12 gennaio. Non sono possibili confronti con le vicine città di Modena e di Parma perché il sistema di rilevazione modenese è attualmente in manutenzione mentre a Parma semplicemente non esiste.

Ieri, presso l'assessorato comunale all'Ambiente i tecnici hanno fatto il punto della situazione. «Ci sono stati», sottolinea il comunicato conclusivo - «superamenti generalizzati del biossido di azoto in tutte le località con accentuazioni nelle zone di maggior traffico. I pic-

CITROËN AX

NUOVO CONCETTO DI GRANDE MACCHINA

IL PRIMATO DI AX.

- AX GT ha il primato di velocità della sua categoria: 180 km/h
- AX 11 TRE vince in partenza con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 12,9
- AX diesel ha il primato di economia nei consumi: 28 km con un litro a 90 km/h
- AX vince il primato di maggior spazio utile abitacolo (297 dm³) - bagagliaio (273 dm³)

Citroën AX: un nuovo concetto di grande macchina in una gamma di 13 modelli da 45 a 85 CV equipaggiati con motori ad alto rendimento energetico, nelle versioni benzina e diesel, da 3 o 5 porte. È un'auto grande in tutto. Grande nella velocità, con la scattante AX GT di 1360 cm³ da 85 CV che raggiunge i 180 km/h. Nei consumi ridottissimi, con il record mondiale di AX 10 e AX 11 che percorrono 25 km con un litro a 90 km/h (secondo direttive CEE).

Grande nell'abitabilità, la più spaziosa della sua categoria. Un'auto grande anche nel tempo libero: la nuova AX K-Way, nelle versioni 954 cm³ e 1124 cm³, vi farà vivere l'avventura degli spazi aperti con il tettuccio panoramico apribile di serie.

Citroën AX è grande anche nel diesel, con un motore di 1360 cm³ da 53 CV che vince il primato di velocità della sua categoria raggiungendo i 155 km/h con una silenziosità paragonabile ai modelli a benzina.

Grande lusso e allestimenti esclusivi con l'AX 11 TRE Vip con il brillante motore di 1124 cm³ da 55 CV, una vera limousine. Citroën AX, un'auto agile, scattante e inarrestabile nel grande traffico. Veloce, sicura e confortevole nei grandi viaggi.

CITROËN AX.
DA L. 10.335.000 CHIAVI IN MANO.