

Milano

Mercoledì 3 luglio 1996

Redazione: via F. Casati, 32, cap 20124, tel. (02) 67721
 Concessionaria per la pubblicità
 MIPubblicità S.p.A., via San Gregorio 34, tel. 671.691

Disagi per i ritardi nella collocazione della segnaletica
 I negozianti del centro contro l'Unione: «Non ci ha tutelati»

Piano traffico al collaudo Commercianti divisi

SIMONA MANTOVANINI

Il piano urbano del traffico, alla seconda settimana di polemiche, non trascina le folle in piazza: ieri mattina sono stati pochi i commercianti e gli automobilisti scesi in strada per protestare contro il contestato «Put», che tanti grattacapi sta dando alla giunta Formentini. I problemi di rodaggio del resto non mancano: fino al 12 luglio la segnaletica sarà incompleta, in alcune vie potrebbero mancare cartelli o strisce, rendendo incomprensibile l'orientamento per gli automobilisti che si vogliono avventurare in centro. Problemi anche per la segnaletica già collocata: ieri la pioggia ha staccato in alcuni punti le strisce blu appena posate in via Monte di Pietà. Qualche confusione anche per la sosta: in piazza Edison, Giordano, Sant'Erasmo e parte di via Pantano e Borgogna, si paga ancora con le vecchie tariffe fino al 12 luglio, a causa di una sospensione del Tar a cui si è appellata la Cooperativa Custodi.

«Gli inconvenienti non sono paragonabili all'importanza del progetto - ha detto Formentini, che dopo dieci giorni trae già un bilancio trionfante - che permette l'accesso al centro a tutti senza discriminazioni».

Ma i commercianti del centro e gli automobilisti della Federazione italiana difesa automobilizzati sembrano poco convinti: intorno alle 9,30 di

ieri mattina in piazza San Babila si sono radunati un centinaio di manifestanti, accompagnati da qualche esponente di Forza Italia e An. Le spine nel fianco sono la chiusura di piazza San Babila e le tariffe serali di parcheggio, a loro parere, inutili dopo le 20: «I fornitori devono fare chilometri per arrivare da noi - spiegano il gestore di una trattoria in via Cavallotti e il proprietario della birreria in via Paolo da Cannobbio - e la chiusura di piazza San Babila e le tariffe di parcheggio, cinquemila lire dalle 20 in poi, finiranno per scoraggiare i clienti». A dar man forte alla protesta c'è anche Alessandro Fregno dell'Adli, associazione di artigiani e commercianti del centro, che afferma che l'area pedonale scaccia la gente dal centro, riservandolo a pochi «ricchi».

Nel calderone della protesta contro il «gratta e parcheggio» e le isole pedonali si infila la battaglia di Claudio Cicció e Nicola Tucci Caselli della Fida contro i ceppi e le multe per divieto di sosta: «Invitiamo a non pagare le multe e a denunciare per furto i vigili urbani che spostano l'auto» dice Cicció.

Il minicorteo ha percorso corso Venezia scampanando fino alle finestre dell'Unione del commercio - salutata con fischi e la promessa di un falò di tessere - colpevole secon-



Segnaletica danneggiata. In alto, partecipanti al corteo di protesta De Bellis



do i manifestanti di non aver tutelato i loro interessi e di non averli interpellati in tempo sulla chiusura della piazza. Ma l'Unione prende decisamente le distanze: in un comunicato il presidente sottolinea l'esiguità numerica del gruppo e li invita a non farsi strumentalizzare dallo scontro politico verso la poltrona di Palazzo Marino: «Comprendiamo le loro ansie - ha commentato in una nota Carlo Sangalli - ma otterremo un risultato utile solo con il confronto e il ragionamento, non con manifestazioni

strumentalizzabili politicamente». Alle accuse mosse dagli esercenti del centro di non essere stati interpellati risponde Simonpaolo Buongiorno: «Abbiamo consultato in tempo i loro rappresentanti - spiega il responsabile per l'Unione dei problemi viabilistici - con l'assessore Santambrogio faremo il punto della situazione a settembre, per decidere eventuali aggiustamenti».

«È nato il polo della libertà di marmita - ha commentato Paolo Hutter - oggi abbiamo visto la modesta pro-

testa degli ultrà dei commercianti egemonizzati da An e Forza Italia». Il consigliere indipendente del Pds, che si ripete a favore dell'autosceglimento del consiglio comunale ma per la realizzazione del Put, ha indetto un incontro pubblico oggi alle 18-15 all'ufficio informazioni del Comune, in galleria Vittorio Emanuele, con Massimo Ferrari (Utp), Giampiero Spagnolo di Camminami e Gigi Riccardi di Ciclobby per difendere le conquiste ambientaliste del Put oltre la giunta Formentini.

I pareri di architetti e urbanisti. Parlano Consonni, Boeri, Gregotti e Romano

Città a spicchi, ok con riserva

MARCO CREMONESI

La città a spicchi non comunica. Il parcheggio nel centro storico sempre a pagamento. La modifica dei sensi di marcia di numerose strade anche di vitale importanza viabilistica. Il piano urbano del traffico, dopo l'introduzione del «gratta e parcheggio» dell'altro giorno, funziona ormai a pieno regime. Ma che ne pensano architetti e urbanisti? In genere il voto è positivo, con qualche riserva. Giancarlo Consonni ricorda come la concezione della città «a spicchi» è una vecchia idea con un suo fondamento, fra l'altro ripresa in diversi studi del Politecnico. Certo l'impatto sul traffico è massiccio, d'altronde nessuna riforma incisiva della viabilità può essere indolore, si tratta di cambiare la cultura dell'utilizzo della città». E questa è una riforma incisiva? «Beh,

in parte lo è. Tuttavia si può dire che non è stata accompagnata da quei provvedimenti correlati per risolvere il vero problema di Milano: delle ottocentomila auto che circolano ogni giorno per la città sono troppe quelle provenienti da fuori. Sarebbe stata necessaria una rigorosa politica dei prezzi dei parcheggi: più penetri in città, più - ma molto di più - paghi».

Stefano Boeri insegna «progettazione urbanistica» al Politecnico. «Senz'altro quello dell'amministrazione è un tentativo positivo, spiega - e le soluzioni al problema non le ha in tasca nessuno, in pochissimi città il problema è stato realmente risolto». Tutto bene, dunque? «Mi sembra che l'approccio alla questione sia stato un po' schematico. Se l'idea della grande isola

pedonale sottintendeva una visione della città per aree differenziate a seconda delle funzioni, la divisione a spicchi mi sembra un irrigidimento, un appiattimento della sua complessità. Si pensi ad esempio a una zona come quella di via Capuccio, dalla specificità molto forte...». Ma c'è anche un'obiezione che riguarda l'«uso» della città. «L'idea utilizzata - prosegue Boeri - non tiene conto degli stili di vita che vanno prevalendo. Oggi si tende a spostarsi per svolgere più commissioni insieme. Gli spicchi non comunicanti tra loro presentano il rischio che le persone «ricamino» la città dentro e fuori gli spicchi, determinando quindi l'appesantimento del traffico».

L'architetto Vittorio Gregotti non pensa che quello in corso «sia un tentativo sballato. La teoria delle stanze (in questo caso gli spicchi,

ndr) è in uso da parecchi anni in molte parti d'Europa. Certo, non fanno buona impressione fatti come la chiusura e la riapertura di via Pontaccio, ma anche per quanto riguarda il parcheggio a pagamento, si può dire che ovunque i centri siano o vietati o, appunto, a pagamento».

Anche secondo l'urbanista Marco Romano, «evitare l'attraversamento dei centri storici è una soluzione tecnicamente coerente. E il pagamento del parcheggio, all'estero non farebbe certo notizia: a Parigi si paga anche per parcheggiare sotto casa propria, e gli incassi vengono destinati all'arredo urbano. Quello che in questo caso stupisce un po' è che non ci sia affidati, per risolvere problemi così delicati, ad autentiche autorità in materia, che pure esistono, si pensi a Bruno Zevi».

Giro di vite per regolamentare gli autodemolitori Rottamai o ricettatori?

In tutto a Milano sono 150 le attività di autodemolizione stimate; e di queste, in un solo caso il gestore è pienamente autorizzato in base a tutte le norme vigenti. Un'altra trentina ha deciso di autodenuciarsi, ma per loro la verifica non è ancora conclusa. Di più: secondo i calcoli del Comune, dal rottamaio dovrebbero finire non più di 35mila autoveicoli l'anno, mentre in realtà se ne contano 60mila. Secondo l'amministrazione, le 25mila auto «in esubero» sono le «vitime» di furti su commissione, sventrate per riutilizzarne alcune parti, da vendere poi al mercato interno o anche estero. Tanto che delle connessioni tra demolitori e malavita si è occupata anche la Commissione nazionale antimafia, segnalando alle istituzioni cittadine rischi e pericoli del caso.

Così, dalla giunta arriva il primo stop; per «legalizzare il settore», ieri è

stata approvata una delibera che fissa criteri rigidissimi per tutti gli aspiranti demolitori che intendano chiedere al Comune l'autorizzazione necessaria ad aprire una nuova officina. Gli stessi criteri, peraltro, restano validi anche per i «vecchi» gestori che, se ai dovuti controlli dovessero risultare abusivi verrebbero allontanati e, eventualmente, perseguiti anche per danni ambientali.

Tra i requisiti dell'onesto gestore, il fatto di aver presentato domanda entro il '90, una certificazione antimafia e una dei carichi pendenti. Ma non è solo il potenziale gestore a dover essere in regola, «perché su questo tema - spiega Walter Ganapini, assessore all'Ambiente - non è solo l'allarme sociale a preoccupare, ma anche quello ambientale, visto che le sostanze impiegate sono molto inquinanti per le falde acquifere». Ancora Ganapini: «Per mettere a punto

l'operazione, abbiamo lavorato a pieno regime con il prefetto, la Procura presso la Pretura e le due associazioni di demolitori auto riconosciute (Tea e Ada, ndr); questa è la strada giusta per risolvere davvero il problema della legalizzazione degli autodemolitori». Un iter già avviato, peraltro: «Alcuni demolitori, del tutto abusivi, che si erano piazzati nell'area intorno al cimitero Monumentale - aggiunge il vicesindaco Giorgio Malagoli - sono già stati fatti sloggiare. E lo stesso accadrà con chi risulterà non in regola, che verrà obbligato a bonificare il terreno utilizzato, e poi verrà allontanato». Al termine dell'operazione di controllo e verifica a tappeto che l'amministrazione si è proposta di avviare, di operatori in regola dovrebbero rimanere una quarantina, cinquanta al massimo.



Viale Zara allagato

NewPress

Allagata la zona di Niguarda che un mese fa era rimasta coi rubinetti «a secco»

Piove, la città va sott'acqua

PAOLA SOAVE

In poche ore, il violento temporale di ieri ore ha gonfiato il Seveso e il Lambro che hanno allagato varie zone della periferia. I centralini dei vigili del fuoco sono stati subissati da centinaia di chiamate, iniziate verso le 12,30 e continuate fino alle 17, quando è finalmente cessato l'allarme anche per gli allagamenti stradali. Il maltempo ha colpito pesantemente soprattutto la parte orientale della provincia, e in particolare i comuni di Bresso, Cinisello, Sesto e Comano, con numerose allagamenti di cantine e negozi,

dovuti all'esondazione di un affluente del Seveso, il Cavo Breda, e dello stesso Seveso uscito dagli argini a Bresso. Gli interventi più importanti sono stati necessari a Cinisello dove ad esempio nella sede dell'Ikea i vigili del fuoco hanno dovuto usare un mezzo anfibo per poter fare uscire gli impiegati bloccati in ufficio da circa mezzo metro d'acqua e poi hanno dovuto pro-

sciugare lo scantinato dove i mobili immagazzinati erano sommersi dalle acque. Sempre a Cinisello, c'è voluta una gru per trainare un pulman da un sottopassaggio allagato da un metro e mezzo d'acqua e trarre così in salvo i passeggeri.

Problemi e soprattutto disagi per gli automobilisti non sono mancati però anche a Milano. Il Lambro ha superato gli argini nel parco, che si è parzialmente allagato. I vigili urbani hanno fatto evacuare la zona e bloccato gli accessi al parco da via Camaldoli e nella zona di Ponte Lambro, dove la Protezione civile e i vigili del fuoco hanno comunque tenuto sotto osservazione il fiume tenendo pronti i sacchi di sabbia per rinforzare gli argini. Disagi per gli automobilisti si sono avuti allo svincolo di viale Zara, nella parte nord della città. Altri allagamenti, come è ormai consuetudine, si sono verificati in via Ca' Granda (zona Niguarda), dove le acque han-

no invaso alcune cantine, box e negozi. Soprattutto, però, le vie trasformate in fiumi hanno imposto la chiusura del traffico per un'ora nel primo pomeriggio, mentre il rallentamento è proseguito almeno fino alle 17. L'acqua alta, in particolare ha invaso le carreggiate in Piazzale Istria e all'incrocio Suzzani-Veglia, dove c'è il ponte della ferrovia.

Proprio un beffardo destino quello che sembra aver preso di mira la zona Niguarda, ridotta di volta in volta o «a secco» o sommersa dall'acqua. Proprio ieri mattina l'assessore all'Ambiente Ganapini aveva partecipato a un sopralluogo nel complesso Iacop di via Ponale, dove, come succede ad ogni estate da tre anni, per tutta la prima parte di giugno - nei giorni del grande caldo - dai rubinetti, almeno di giorno dal secondo piano in su, non usciva un filo d'acqua. Poche ore dopo, il diluvio. «Adesso l'acqua c'è - ha detto all'assessore l'inarrestabile signora Olga - ma solo perché c'è meno consumo, ed è finito il gran caldo.

Quello che mi dà fastidio è che hanno buttato la questione in politica. Forza Italia ha mandato un sacco di bottiglie d'acqua, ma è stata una presa in giro; io l'acqua la voglio dal rubinetto, non in elemosina. Con la politica non mi lavo la faccia». Intanto l'Istituto ha installato l'autoclave che dovrebbe entrare in funzione tra pochi giorni. Ma la signora non si placa. Vuole sapere, ad esempio, che fine ha fatto lo stanziamento di 100 miliardi per l'acquedotto annunciato dal Comune per il biennio '94-'96. E l'assessore Ganapini le risponde elencando tutti gli interventi in programma. «Siamo riusciti - dice - a sbloccare il permesso della Regione, necessario per scavare 48 nuovi pozzi. Presto, inoltre, sarà completata la centrale di via Padova che permetterà l'entrata in funzione di 10 pozzi. E molti altri progetti grazie ai quali entro la primavera prossima la città avrà 5 metri cubi al secondo di acqua in più, evitando emergenze per l'estate '97».