

Un blocco stradale per l'emergenza smog a Milano, che in questi giorni ha raggiunto livelli oltre l'accettabile

Carlo Brambilla

MILANO Smog record a Milano e dintorni lombardi. Implacabili le centraline di rilevamento sfornano i dati sulle micidiali concentrazioni di polveri sottili. Ieri il primato a Busto Arsizio: 398 microgrammi per metro cubo. Ma ovunque, nelle zone critiche, i valori si sono attestati stabilmente sopra la soglia d'allarme. Oggi stop alle auto a Milano e in mezza regione. L'emergenza continua, complice una situazione climatica stabile da settimane. Un fatto è certo: l'emergenza ha messo a nudo impotenza e ritardi di chi aveva e ha la responsabilità di tutelare la salute dei cittadini. Il sistema politico e amministrativo regionale comunale e provinciale ha fatto fiasco: nessun sistema preventivo è scattato. Né poteva scattare semplicemente perché non c'era nulla da far scattare.

I dati delle centraline sono anche i dati del fallimento di un'amministrazione comunale, quella di Milano, che ha trionfato nei consensi dei cittadini sulla promessa di efficienza, sviluppo e vivibilità della metropoli. Ma quando mai? Il sindaco Albertini ha chiesto e ottenuto dal Governo i poteri speciali per affrontare smog e traffico. «E che cosa se ne sta facendo di questi poteri speciali? Si interroga il segretario dei Ds Filippo Penati: «Ce lo dica per favore, lo dica ai milanesi quello che ha in mente, visto che sono passati cinque anni da quando governa, sei mesi da quando ha chiesto il conferimento dei poteri speciali e due mesi da quando li ha ottenuti». Qualcosa per la verità il sindaco ha in mente: far pagare il ticket d'ingresso ai non residenti per fermare le auto degli invasori pendolari. E vuole il referendum per applicare la gabbella. Lo stesso sindaco che ha boicottato, la scorsa estate, una consultazione popolare su misure concrete per limitare il traffico a Milano. Ma quella era demagogia di sinistra. Deve essere coinvolgente di sinistra anche il fumo nero che stringe alla gola i milanesi. Penati: «La



Lombardia, forse targhe alterne Blocco a Torino e Mestre

MILANO Se la situazione non migliora nei prossimi giorni, se non piove, la Regione Lombardia ipotizza il ricorso alle targhe alterne per la prossima settimana. L'idea è stata avanzata dal presidente Roberto Formigoni che ha invitato i cittadini a rispettare il blocco di oggi e a non usare volontariamente l'auto nemmeno nei prossimi giorni. L'emergenza smog rimane anche in larga parte della Lombardia (Como, Busto Arsizio, Pavia, Bergamo, Brescia, Cremona, Crema, Vigevano e Treviso), a Torino, Alessandria, Novara, a Venezia-Mestre, a Parma e Bologna, e Campobasso e Pescara dove le amministrazioni locali hanno proceduto a bloccare, con varie modalità, il traffico delle città. In questi anni, intanto, sono state immatricolate quattro auto nuove per ogni bambino nato. Nel 2000 in Italia sono nati 543.099 bambini, e sono state immatricolate 2.359.674 nuove vetture. E lo scorso anno è stato lo stesso, anzi peggio: con il record assoluto di immatricolazioni, pari a 2.425.300. I numeri li fornisce Legambiente, che parla di «folle dato che da solo basterebbe a far riflettere sulla questione inquinamento», alla vigilia del corteo anti-smog che ha programmato per oggi pomeriggio a Milano a partire dalle 15, con appuntamento a piazza Duomo.

L'incapacità di Albertini asfissia Milano

Emergenza smog. Penati (Ds): cosa combina coi poteri speciali che gli ha dato Berlusconi?



politica del sindaco è in stato confusionale. Un'accusa grave. Il segretario di sinistra insiste: «Ci sono cose da fare subito e altre da realizzare nel medio periodo. Subito: fermare il traffico, potenziare i mezzi pubblici, avviare l'esperimento del taxi collettivo. Dare un segnale forte che la prospettiva è quella di allinearsi alle città europee a traffico limitato». Nel medio-lungo periodo la via è quella della massima pedonalizzazione possibile, e dell'ampliamento della rete del metrò. Ricorda Penati: «Ma ci si vuole rendere conto che fra Giunta leghista e quella di Albertini non si è realizzato un solo metro di metropolitana. È assodato che il pensiero strategico non abita più qui. Altro che rilancio di Mila-

no». Albertini pensa al ticket e intanto il governatore regionale Roberto Formigoni non perde occasione per recitare la parte del superecologista invitando milanesi e lombardi ad andare a piedi. C'è qualcosa di stonato? Risponde il segretario della Camera del Lavoro, Antonio Panzeri: «Formigoni è molto furbo. Tutto qui. Lui mette in guardia "attenti non usate l'auto" ma non dice una sola parola su che cosa intenda fare sull'area metropolitana per risolvere il problema». Panzeri è drastico: «O ci riconciliamo con la vita o sarà invivibilità sotto tutti i punti di vista». Solo filosofia del pessimismo? «No, presa d'atto della mancanza di volontà di riprogettare il territorio e

la città anche tenendo conto dei mutamenti climatici su scala generale». Spiega Panzeri: «Le cose da fare sono molte in materia di traffico e non solo. Bisogna agire con un grande progetto infrastrutturale che va dal potenziamento del trasporto pubblico ai parcheggi nelle aree di interconnessione, dal piano regolatore alla definizione una volta per tutte degli orari della città». Già gli orari della città, se ne parla da decenni ma nessuno è mai riuscito nella semplice impresa di regolarizzare in modo decisivo il carico e scarico merci. Panzeri precisa: «Si tratta purtroppo di materia governata dalle lobby contro l'interesse generale. Ad esempio non si capisce perché non si possa rendere flessibi-

le l'orario di ingresso nelle scuole. Una banalità, ma non se ne può nemmeno parlare».

Bocciato ovviamente anche il ticket di Albertini («sarebbero penalizzate solo le fasce di pendolari più deboli») Panzeri conclude: «Mi pare che alla politica generale di centro-destra, ormai alla prova da quasi dieci anni, manchi la virtù della lungimiranza e che stenti a passare il principio della priorità assoluta: la salute dei cittadini». Oggi si ferma tutto, inevitabile. Ma il governo dell'emergenza non è certo la strada maestra della buona politica che Panzeri prova a ridurre in una pillola di buon senso strategico: «Oggi bisogna agire localmente e pensare globalmente».

l'intervista

Natalia Aspesi

MILANO Natalia Aspesi, scrittrice e giornalista, non usa mezze misure: «Credo che qualcuno si sia spaventato. Forse resistono i commercianti, ma i milanesi si stanno rendendo conto che continuare a respirare quest'aria di Milano si crepa. Questa è la conseguenza dei tentennamenti sul traffico. Dei tentennamenti della Giunta, del sindaco Albertini, sulla chiusura del centro alle auto. Così di sicuro oggi non basta più chiudere il centro, bisogna intervenire drasticamente».

Dunque, secondo lei, questa gravissima emergenza inquinamento ha messo a nudo anche errori di chi governa la città?

«Insomma io in queste mattine esco di casa e non vedo neppure il sole, oscurato dallo smog. Centraline o non centraline, la situazione disastrosa è davanti agli occhi di tutti. Ma che questa sia un'emergenza nuova, un'emergenza imprevedibile

proprio no. Certo il clima di queste settimane ha accentuato il problema...Ma via è da anni che a Milano si vive così, in un ambiente di morte

Albertini in cinque anni non ha fatto niente. I milanesi avevano già votato per la chiusura del centro

diffusa. Basta guardare le facce verdi dei bambini milanesi. Non so davvero come i genitori non pensino di scappare fuori da Milano...».

Il sindaco ha proposto il «ticket» per i non residenti. È giusto imporre una gabbella solo sui pendolari?

«Tempo fa avevo pensato che il ticket d'ingresso fosse una cosa giusta per Venezia. Ovviamente le ragioni di quel pedaggio sono totalmente diverse. Chi entra a Venezia da turista entra in un museo, ed è quindi pensabile di far pagare quell'entrata per salvaguardare "quel

La giornalista e scrittrice descrive il fallimento del centro-destra: «Ma non vedete le facce verdi dei bambini?»

«Impariamo a non usare l'auto»

museo così particolare. Ma a Milano è sbagliato. Qui la gente ci viene per lavorare. Milano non è un obiettivo di piacere o di svago».

Quindi qual è la proposta di Natalia Aspesi, cittadina di Milano?

«La vera soluzione sarebbe una e una sola: far capire alla gente, anche con mezzi coercitivi, non solo coi ragionamenti, che la macchina non la si deve usare. L'idea di scoraggiare l'uso delle auto con ticket, pedaggi, parcheggi a superpagamento non funziona. Che gli importa alla gente che lavora, pagherebbe pensando che tutto si risolve con una tassa. Le macchine arriverebbero dentro Milano comunque e sull'inquinamento non si farebbe un passo avanti. L'inquinamento resta e si crepa. Quindi l'impostazione generale non dev'essere quella di scoraggiare, bisogna invece avere il coraggio di impedire. Che è tutta un'altra cosa».

Dunque linea dura sul traffico?

«Sì, durissima. L'obiettivo che si vuole raggiungere deve essere chiaro: a Milano non si deve circolare in macchina. Né chi sta dentro la città né chi sta fuori. Basta. Non so per quanto tempo...Può darsi che in seguito la nostra aria diventi più pulita, che le varie soluzioni antiinquinamento funzionino. Ma per ora i milanesi non devono andare in macchina. Girare attorno al problema non fa che aggravare la situazione. Centro chiuso, centro semichiuso: un balletto assurdo. Si ferma tutto e stop».

Ma i milanesi accetterebbero una soluzione così drastica?

«Ricordo, fra l'altro, che questa linea dura l'avevano chiesta i milanesi quando si pronunciarono negli anni Ottanta per la totale chiusura del centro storico alle auto. Non lo so adesso, ma i milanesi erano meno pirla di quanto si pensasse. E ora

visto che non si è posto riparo al pericolo, secondo me non basta più chiudere il centro, ma bisogna agire su una vastissima area di Milano. Le macchine devono stare ferme dappertutto».

I commercianti sono contrari. Che fare per convincerli?

«Questa storia del ricatto continuo dei commercianti...Bisogna spiegare che anche i negozianti crepano di smog e di micropolveri. Non è che crepa solo il cliente. Insomma si regolino, si devono rende-

Basta col ricatto politico dei commercianti: anche loro muoiono di micropolveri e di smog

re conto che non giova a nessuno vivere nell'invivibile in nome di non si sa che».

Ti aspettavi più decisionismo da questa Giunta di centro-destra?

«Io da questa Giunta non mi sono mai aspettata niente. E non mi sembra che abbia fatto qualcosa per farmi cambiare idea. Può darsi che io sia fazziosa e abbia il malanismo, ma francamente chiediamoci che ha fatto Albertini? Io ripeto: ho l'impressione che non abbia fatto niente. E niente vuol dire niente. Purtroppo il milanese medio, a cui cacciano un microfono in bocca, non ha ancora la percezione di quel "nulla di fatto", lui continua a dire che bisogna lasciar lavorare il sindaco. Ma quello sono cinque anni che lavora e non fa nulla. E le cose che non vanno bene non lo riguardano. Sembrano appartenere a chissà quale mondo misterioso».

c.b.

lettera da Milano

Il caso Sme cambia la capitale della Lega

GIORGIO GALLI

Tra le molte frasi sorprendenti pronunciate in queste settimane dal ministro della Giustizia, ve ne è una concernente Milano: secondo qualcuno (si riferisce evidentemente ai magistrati), la capitale d'Italia sarebbe qui: fortunatamente non è così: la capitale è Roma.

Che un ministro leghista, di un movimento nato per contestare "Roma ladrona" in nome del Nord, esprima la sua soddisfazione perché la capitale è Roma e non Milano, è un indice significativo della volatilità del personale politico formatosi attorno a Bossi e dei suoi progetti di riassetto istituzionale.

Ma che il peso politico di Milano sia aumentato, che quanto avviene a Milano influenzi Roma ben più che nel passato, è un fatto incontestabile. Lo stesso processo Sme ne è una prova, come ne è una prova la sua origine, la ragione per la quale il processo si svolge a Milano.

Ho letto una frase attribuita al presidente del consiglio. Avrebbe detto che per il suo comportamento nell'affare Sme meriterebbe una medaglia al valore civile. La possibile interpretazione è che viene rivendicato il merito di aver impedito l'acquisizione del colosso alimentare da parte della Cir, di aver fatto sì che la cordata romana De Mita-De Benedetti sia stata sconfitta dalla cordata milanese Craxi-Berlusconi.

Siamo agli albori della "questione settentrionale", che nascerà a Milano il 1° maggio 1990, quando Cossiga sceglie questa data storica del movimento operaio

per attaccare la Lega, in sintonia dei partiti dell'arco costituzionale, in vista delle elezioni regionali.

Poi la Lega si afferma e la crisi politica si allarga. Craxi non è più al governo, Berlusconi è in difficoltà, la Lega vince ancora nel '92, parte Tangentopoli, sempre da Milano; è qui che nasce, con Forza Italia, l'alternativa di centro-destra alla crisi della prima repubblica.

Questa evoluzione più che decennale è a un punto di svolta, ancora una volta con epicentro Milano e col processo Sme. Le sue implicazioni politiche sono evidenti. Le ha indirettamente enfatizzate lo

stesso procuratore Borrelli, allorché ha utilizzato un'espressione carica di significati emotivi e retorici, col riferimento alla resistenza sulla linea del Piave.

Che cosa può accadere al processo di Milano? Si può non arrivare a sentenza, grazie alla prescrizione, sia dopo il ricorso della difesa al Tar sulla posizione del giudice Brambilla (un nome tanto milanese da assumere un significato simbolico; e milanesi sono tutti i giudici), sia in caso di trasferimento (per esempio a Brescia). In termini giuridici sarebbe un successo per la difesa. In termini politici avremmo un presidente del consi-

glio che non è stato assolto dall'accusa di corruzione.

Se si arriva, invece, a sentenza, ci può essere assoluzione per tutti. La questione sarebbe chiusa. Ci può essere, come per il lodo Mondadori e le tangenti alla Guardia di Finanza, assoluzione per Berlusconi, non per gli altri imputati. E Cossiga a sostenere che, in tal caso, la posizione del presidente del consiglio sarebbe politicamente insostenibile (tra i condannati vi sarebbe un suo avvocato di fiducia, che egli aveva portato al governo, ministro aveva portato al ministero della difesa). Se la condanna fosse estesa al presidente del consiglio, la situa-

zione sarebbe anche più grave.

La Casa delle Libertà ha vinto di misura le elezioni: 45,4 per cento contro il 44,3, un solo punto in percentuale nell'elezione maggioritaria per la Camera, quella sulla quale si può misurare, perché il suo nome figurava sulla scheda, il grado di consenso in consultazioni che, dal 1992, sono in realtà un referendum improprio sulla persona di Silvio Berlusconi.

In termini di mercato, come direbbe il presidente del consiglio, non è per lui un successo sbalorditivo, dopo nove anni di ininterrotta campagna pubblicitaria per la vendita di un singolo prodotto.

In termini politici abbiamo un'opinione pubblica, un elettorato, un Paese diviso in due sulla bontà di quel prodotto. Una metà vede il presidente del consiglio come un prevaricatore, l'altra metà come un prevaricatore.

Solo una sentenza totalmente assolutoria dei giudici (di Milano!) derimerebbe una questione nazionale, non solo sul piano giuridico, ma su quello politico, anche se metà del Paese manterrà i suoi dubbi sulla bontà del prodotto e sulle modalità attraverso le quali si è giunti all'assoluzione.

Se non dovesse finire così, tutti i soggetti politici che, con responsabilità diverse, hanno contribuito a determinare la situazione attuale dovrebbero riflettere, con rigore di analisi, su quanto è accaduto e su quanto potrebbe ancora accadere. Non si può rovesciare in tribunale il voto del 13 maggio.

Se mai lo si può analizzare meglio di quanto non si sia fatto finora. E trarne le conseguenze.