

## Il dossier

ORESTE PIVETTA

MILANO

**S**i contano le ore all'alba fatale, quando, lunedì, dentro Milano, dentro la sua storica cerchia dei Bastioni, nascerà l'area C, la zona arcobaleno del sindaco Giuliano Pisapia, eletto lo scorso giugno, negli stessi giorni in cui una schiacciante maggioranza di milanesi, quasi mezzo milione (425 mila per l'esattezza), votava per dure misure a difesa dei polmoni e di una condizione propria della nostra modernità: cioè la mobilità. Pisapia non dovrebbe temere: in fondo si è mosso sulla spinta neanche tanto ideale (l'aria puzzolente e gli ingorghi sono la concretezza del vivere quotidiano) dei suoi concittadini; sull'esempio di tante città del mondo, che da anni fanno pagare l'accesso automobilistico ai loro quartieri centrali; persino sulla base dell'esperienza, assai misera, per la verità, delle amministrazioni che hanno preceduto la sua.

In verità Pisapia dovrà temere molto, salvo prepararsi al meglio. Temere la protesta di molti cittadini milanesi che condividono la morale diffusa del *nimby*, "non nel mio cortile"; temere i comunicati dei commercianti che lamenteranno il tracollo delle vendite; temere l'asse di pidiellini e leghisti, che dopo aver governato per un ventennio inconcludente si ridurranno alla manifestazione sotto Palazzo Marino; temere persino la *class action* promossa dal sindaco berlusconiano di Basiglio (comune alle porte di Milano), i ricorsi al Tar dei residenti e l'ansia delle madri che non potranno condurre i pargoli in suv fin sotto gli scalini dell'asilo di corso Magenta. Insomma un fronte vasto, in linea con la cultura di un paese rumorosamente innovatore, profondamente conservatore, sorretto da un'etica particolarissima, quella del "lasciar fare".

**Milano è cresciuta** così, "lasciando fare", tanto è vero che negli anni sessanta s'era attribuito il "rito ambrosiano" più ai suoi costruttori che alla santa messa, visto che chiunque poteva inventarsi interi quartieri in deroga, cioè contro il piano regolatore, promettendo di abatterli se il piano regolatore non avesse codificato le nuove destinazioni d'uso del suolo pubblico. Inutile dire che, di variante in variante, s'è sempre fatto in modo che il piano regolatore si adattasse



L'installazione dei primi cartelli stradali a Milano, con il logo della nuova Area a traffico limitato

# Milano, la battaglia contro lo smog è una lotta di classe

Un referendum ha chiesto una città più vivibile, Pisapia lancia un progetto radicale ma che ha bisogno di tempo e di consenso per avere successo. Negli ultimi trent'anni la lotta all'inquinamento è stata subalterna agli interessi

alle infelici ma vantaggiose intuizioni dei costruttori. Milano è cresciuta pure, privilegiando il trasporto privato, in un paese di poveracci che scopriva nella Seicento la via dell'emancipazione e invece preparava il futuro di Marchionne. La prima linea della metropolitana, la linea rossa, venne inaugurata solo nei primi anni sessanta (le immagini dei suoi cantieri sono in un memorabile film milanese di Ermanno Olmi, "Il posto"). Poi, spento il boom, tutto è andato a rilento, per mancanza di soldi, e non si è mai pensato di utilizzare la più grande infrastruttura di trasporto esistente, la ferrovia che cinge la città.

In quella crescita, che divorava ter-

ra, aria e cielo, in un moto che dal centro coinvolgeva via via periferie più lontane, vi erano le premesse del disastro d'oggi. Ad invertire la rotta ci si provò con il piano intercomunale milanese negli anni settanta, coraggiosa prova di pianificazione territoriale tra Milano e la provincia. Ci si provò con il piano regolatore del 1976, ma i nostri liberisti, politicamente trasversali, insorsero insieme con il partito delle immobiliari. Le enormi aree, liberate dalle industrie negli anni settanta e ottanta, son diventate, dopo tanti progetti e tanto tempo, il campo d'esercitazione di una nuova speculazione più astuta, imbellettata dai grandi nomi dell'ar-

chitettura. A invertire la rotta ci provò ancora il centrosinistra votando la pedonalizzazione di corso Vittorio Emanuele, ottocento metri di strada che divennero teatro di furibonde polemiche: i commercianti temevano i negozi vuoti. Però l'isola si fece, con soddisfazione conclusiva di tutti. Capito allo stesso modo alla giunta leghista di Formentini, il quale con l'assessore Ganapini si ingegnò a immaginare una cintura di isole pedonali, per ridare fiato al centro e snellire il traffico. Riuscì a pedonalizzare via Dante, che divenne un'altra miniera d'oro per i bottegai. La questione se la ritrovò sulle spalle la signora Moratti. Il suo assessore Croci, docente