

Pacchetto di proposte del Pci per l'emergenza. Il 20 giornata di mobilitazione

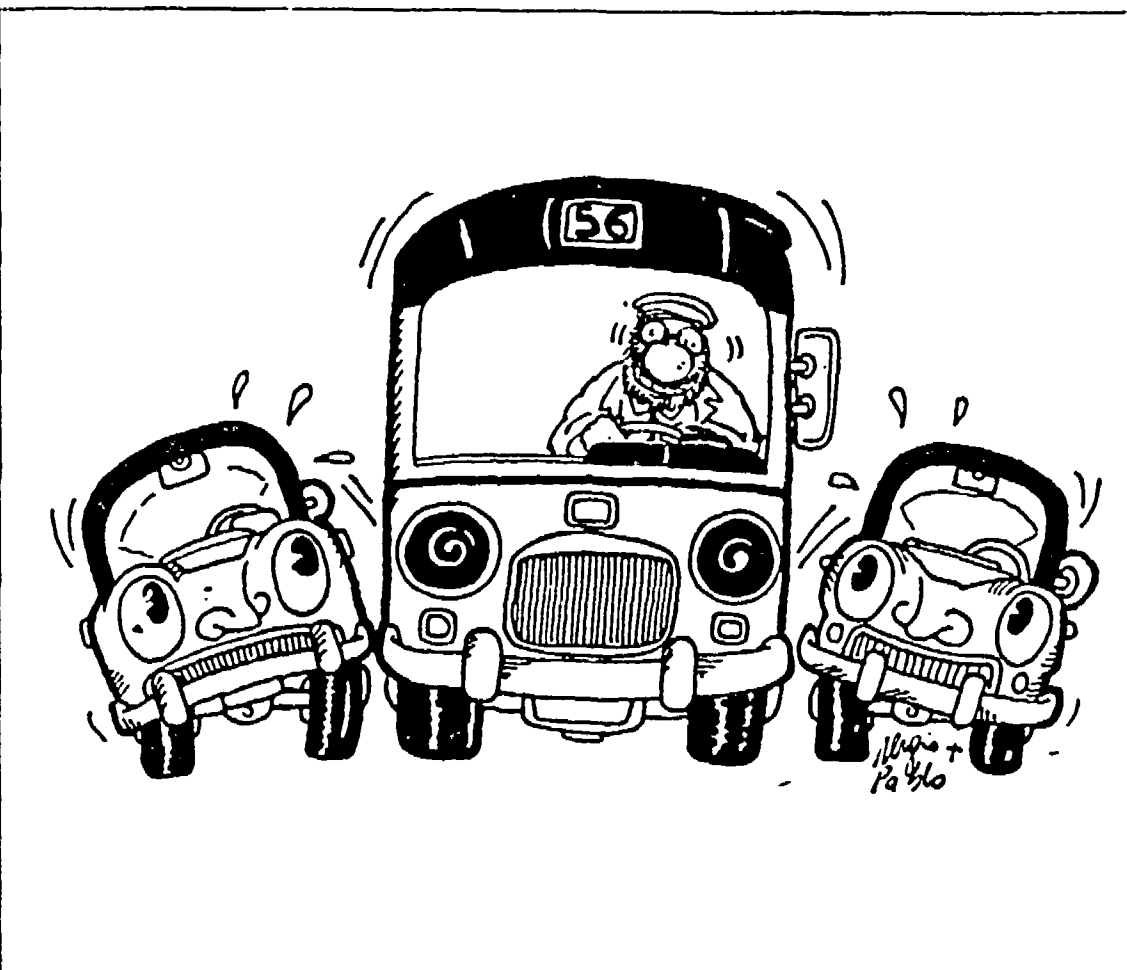
Via le auto, largo al bus

Dal centro alla periferia un piano contro l'ingorgo

Centro storico chiuso, itinerari riservati al mezzo pubblico, ristrutturazione dell'Atac - Isole pedonali e taxi collettivo

Centomila persone, nel corso di quest'anno, sono scese dall'autobus e non ci hanno più rimesso piede. Ottanta mila, invece, i nuovi (o rinnovati) automobilisti che si sono messi al volante...

ristrutturazione della rete Atac e ad un rilancio dell'azienda di trasporti comunale con una dose massiccia di investimenti. Il Pci chiede l'assunzione di 500 autisti, l'acquisto di 60 nuovi tram e il rinnovo del parco autobus. Un'altra proposta è quella di coprire un'area di 150 ettari in diverse metropoli europee della realizzazione di un servizio taxi collettivo. Il centro storico va chiuso, ma non è l'unica parte di Roma che scoppia. Di mal di traffico soffre ed in maniera patologica anche la periferia. Il modello delle isole pedonali — dicono i comunisti — può essere trasferito anche in quartieri decentrati. Diverse piazze sono già state individuate e d'intesa con le circoscrizioni si potrebbe realizzare un vero piano di isole pedonali.



I «pupazzi» del Belli e quelli dell'assessore

Apprendiamo dalle agenzie di stampa che l'assessore all'ambiente del Comune di Roma, il liberale Gabriele Alcici, ha scritto una lettera all'Unità. Lo ha fatto perché si è risentito delle accuse che ieri gli abbiamo rivolto in un corsivo che prendeva spunto da una sua a dir poco sorprendente affermazione («Sal che gliene importa ai turisti di quel pupazzo...») pronunciata in tv e riferita ai monumenti e alle statue della Roma antica, aggrediti dai fumi e dallo smog. Ascoltate con attenzione le spiegazioni fornite dall'assessore palazzinaro, di cui il Pci, proprio per quella frase «incrinata», ha chiesto le dimissioni: «Tale è il mio trasporto per la romanità che spesso mi lascio andare all'uso di vocaboli romaneschi come è accaduto quando mi sono servito, come fa spesso il Belli, del termine pupazzi per indicare figure e immagini da sé.

Il ministro dei Trasporti dicono perciò: tutto bene, la situazione è sotto controllo, non ci sono problemi insormontabili che non possono venire superati dal naturale ampliamento dei servizi pubblici di trasporto. Ma il portavoce della AA (Automobil Association) non è dello stesso parere: «Non è così facile per i pendolari che, si aggungono 168.000 autoveicoli da fuori il centro, e sulle direttrici verso il centro, devono subire rallentamenti e blocchi che oscillano tra le tre e le venti miglia di "coda"».

La situazione non è poi troppo rosea nemmeno nel cuore urbano perché, dalle 8 di mattina fino al tardo pomeriggio, il traffico del West End è difficile, trovare un parcheggio è pressoché impossibile anche se ci sono, e ci sono, oltre 150.000 posti macchina nei posteggi sotterranei, in quelli a due livelli o negli alti all'aperto. Ecco il quadro generale. Il sistema della metropolitana consistente quasi due milioni di «corse» al giorno. E la rete degli autobus serve quotidianamente circa tre milioni di passeggeri con 5.000 automezzi su 360 linee. Le stazioni ufficiali non riescono a stabilire esattamente quante auto private e veicoli commerciali siano in circolazione ogni giorno nel centro londinese. Quel che si sa per sicuro è che, a una cifra ipotizzabile di due milioni e oltre, fra i residenti, si aggiungono 168.000 autoveicoli da fuori il centro. I pendolari preferiscono comunque i mezzi pubblici: 400.000 viaggiano in treno; 360.000 vanno in metropolitana; 80.000 usano l'autobus. Il grado di inquinamento atmosferico causato dal gas di scarico si mantiene entro i livelli di tollerabilità fissati dalla Cee. Ma alcuni esperti affermano che la situazione non è affatto tranquillizzante e le autorità potrebbero far di meglio, se esistesse la volontà politica di procedere all'applicazione di quei mezzi di controllo che lo sviluppo della tecnologia moderna permetterebbe. Il dottor Schwarz, che lavora presso un centro di ricerca ambientale londinese, dice: «Primo, la percentuale dei residui di piombo nell'aria è diminuita del 50% per effetto

Si conclude il blocco di analisi ordinate dal pretore

Da oggi sapremo se siamo davvero un «popolo inquinato»

I dati del «rischio acustico» - Intanto vanno a pieno ritmo i riscaldamenti - Chieste dal Pci le dimissioni di Alcici



Da stasera il centro storico è... «fuori legge»? Che non appena una domanda paradossale. Oggi, infatti, scade l'ultimo dei controlli (è durato quaranta giorni) ordinati dal pretore Amendola per stabilire i livelli di inquinamento nel centro di Roma. Allo scadere di questo 15 novembre, insomma, le prime indiscrezioni sulla «nebbia tossica» che ogni giorno respiriamo (o del terribile condensato di rumori che si riversa nelle nostre orecchie e nel cervello) diverranno certezze. Seguiranno provvedimenti da parte della magistratura? Quali ulteriori interventi? Quali decisioni dall'amministrazione? Difficile dare risposte. Anche perché questa è soltanto una prima «tranche» dell'inchiesta ordinata dal pretore Amendola. La seconda parte da domani. E, c'è da stare sicuri, ne vedremo delle belle con tutti gli impianti di riscaldamento (che il primo «giro» di boia dell'inchiesta cada oggi non è affatto casuale) in funzione a pieno ritmo e per la maggior parte — soprattutto quelli pubblici di ospedali e uffici — non ristrutturati secondo le ordinanze anti-inquinamento. Ma ogni «filtro» e catalizzatore, comunque, non sarebbe in grado di schermare i timpani dei cittadini dai livelli di rumore che i periti avrebbero rilevato nelle strade del centro e attorno alle mura aureliane. I valori medi rilevati sono di 73,5 decibel di giorno e di 66 di notte. Dati che nelle strade di grande traffico del centro superano i 83,4 decibel di giorno e 80,4 nelle ore notturne. Solo due esempi. Vediamone le conseguenze per l'organismo umano, confrontando i dati con la scala di lesività del rumore internazionalmente riconosciuta: da 0 a 35 decibel siamo nella norma; da 35 a 65 il rumore è molesto e può disturbare sonno e riposo; da 65 a 85 il rumore affaticante, è capace di provocare danni psichici e neurovegetativi e, in alcuni casi, uditivi. Esistono soglie ancora superiori ma, per il momento (e si spera non solo per il momento), non ci riguarda. Le conseguenze della rumorosità delle strade romane sono quindi davanti agli occhi di ogni lettore. E l'allarme, allora, non è né ingiustificato e tanto meno pecca di scandalo. Tanto che — la notizia è di ieri — il ministro per l'Ambiente presenterà entro

segue per l'organismo umano, confrontando i dati con la scala di lesività del rumore internazionalmente riconosciuta: da 0 a 35 decibel siamo nella norma; da 35 a 65 il rumore è molesto e può disturbare sonno e riposo; da 65 a 85 il rumore affaticante, è capace di provocare danni psichici e neurovegetativi e, in alcuni casi, uditivi. Esistono soglie ancora superiori ma, per il momento (e si spera non solo per il momento), non ci riguarda. Le conseguenze della rumorosità delle strade romane sono quindi davanti agli occhi di ogni lettore. E l'allarme, allora, non è né ingiustificato e tanto meno pecca di scandalo. Tanto che — la notizia è di ieri — il ministro per l'Ambiente presenterà en-

tro marzo un testo di legge per la regolamentazione delle maggiori emissioni sonore particolarmente puntato sulle grandi città. Appaiono quindi un po' forzate le dichiarazioni del sindaco Redadico che dice di assistere da troppo tempo ad una regia, che mi auguro non abbia come strumenti incompensevoli anche i magistrati, la quale tende a rappresentare come incapaci o irresponsabili gli organi di governo locale». I problemi ed i ritardi esistono davvero, e lo sottolinea lo stesso compagno di partito di Redadico, Agostino Marinetti, membro dell'esecutivo nazionale del Pci: «Sono incerto nel giudizio sulla giunta — afferma —. Sono certo, invece, che occorre adottare subito una drastica limitazione del traffico nel centro». Insomma, si è in attesa dei dati. E dal Comune li attendono anche gli esperti del Cnr che, ricordano in una nota, hanno quasi pronta una mappa del rischio ambientale nel centro di Roma alla quale mancano soltanto i dati del Campidoglio. Un aspetto del rischio in centro storico è comunque testimoniato dai monumenti romani, dai visi mangiati dai bassorilievi della colonna Antonina che il gruppo comunista ritiene inammissibile vengano considerati «pupazzi» dall'assessore Alcici del quale ha chiesto le dimissioni.

Intanto, ma è solo una notazione a margine, a Genova anche il pretore Sanza sembra si prepari ad intervenire per un centro storico nel quale non si respira più. Angelo Melone

Nella morsa del traffico e dello smog: le altre capitali si difendono così

PARIGI Grandi arterie e filtri ai comignoli. Allontanate negli ultimi 20 anni dalla città le industrie - Metropoli «policentrica»

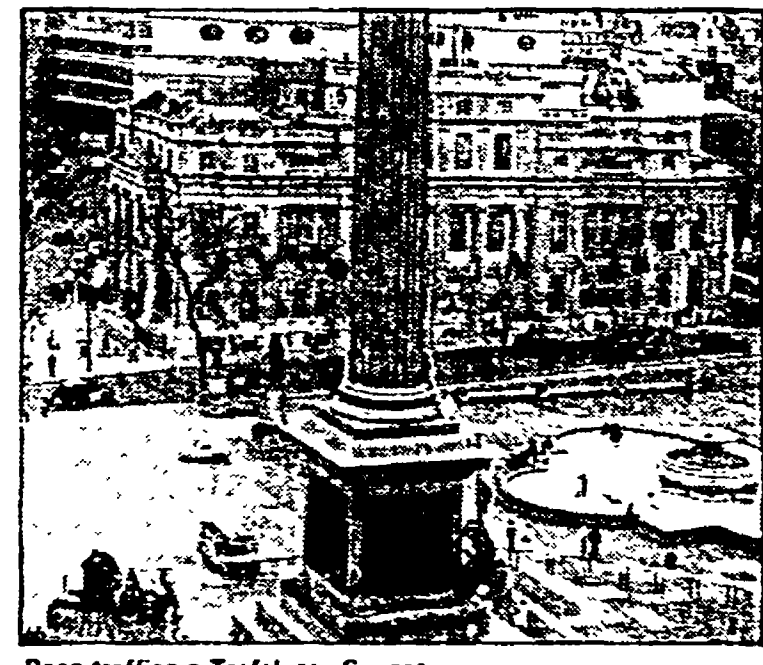
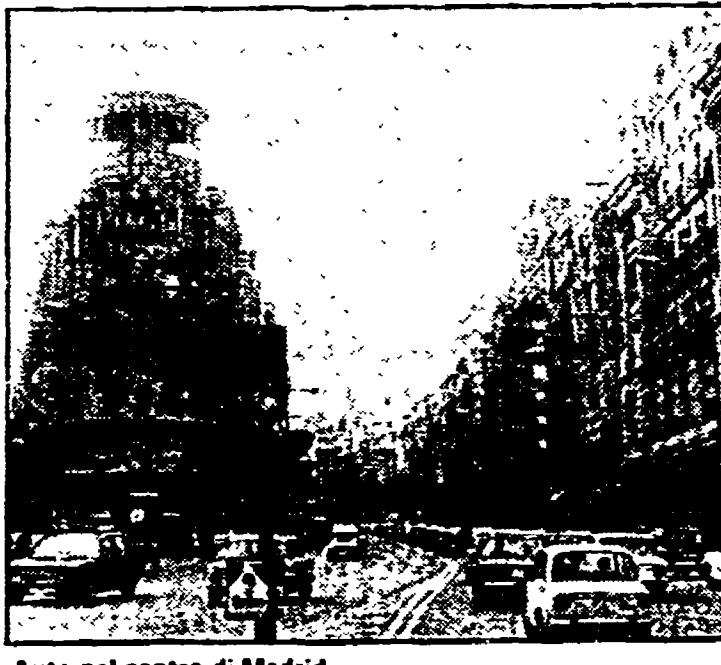
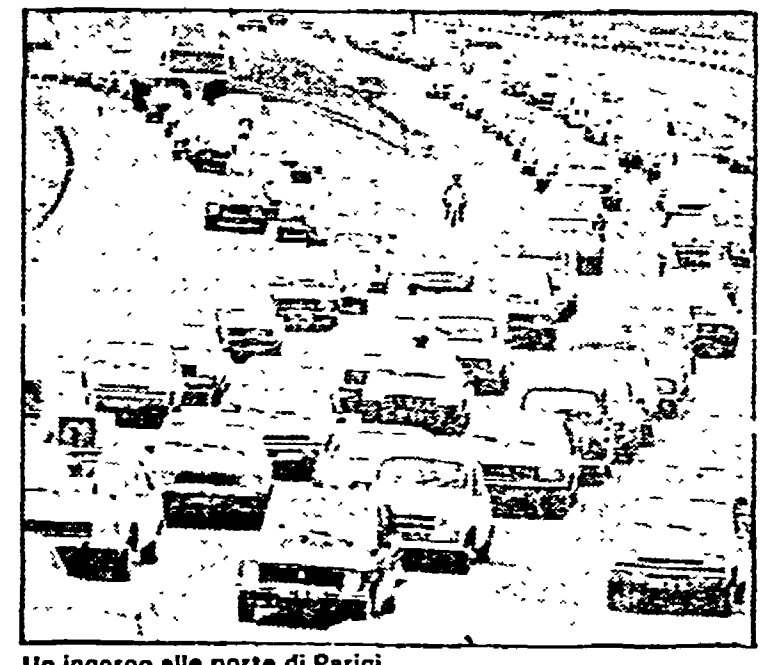
Nostro servizio PARIGI — Il «Laboratorio di igiene» della Prefettura parigina che — come direbbe Gogol — è l'ispettore generale o il «revizore» delle condizioni ambientali in cui vivono i parigini, è tassativo: l'aria di Parigi era molto più inquinata 15 o 20 anni fa rispetto a oggi. Quindi o venti anni fa Parigi era ancora non solo una grande capitale amministrativa ma anche industriale e per di più «nei cieli bigi» fumavano i tradizionali «mille comignoli di Parigi». Oggi tutto è cambiato. Parigi non ospita più una sola industria inquinante e una legge del 1974 ha imposto l'applicazione di depuratori ai camini di scarico delle centrali di riscaldamento col risultato di ottenere un'atmosfera «respirabile» nonostante l'aumento progressivo (12 per cento) della circolazione automobilistica. E qui, Parigi ha due vantaggi immensi rispetto ad altre capitali europee: da una parte l'ampiezza delle grandi arterie di comunicazione (boulevard periferici, grandi boulevard centrali) che permettono un ricambio d'aria costante; dall'altra l'assenza di quello che in città come Madrid, Atene, Milano, Francoforte e Roma si chiama «centro storico». Sul primo punto i parigini dovrebbero erigere un monumento al barone Hausmann che, sotto il secondo impero, per agevolare il traffico delle carrozze fece radere al suolo i vecchi quartieri popolari e aprì quegli «enormi squarci» che oggi si chiamano appunto «grands boulevards». Hausmann non poteva prevedere l'avvento dell'automobile, ma ha creato per essa una soluzione valida più di un secolo dopo, che permette ai parigini e alle autorità preposte alla difesa dell'ambiente di «risparmiare» ancora. Sul secondo punto Parigi ha il vantaggio di non avere un centro storico ma molti centri storici e no, che diluiscono quotidianamente il traffico in diversi punti della capitale: l'Opéra, Saint-Germain des-Près, le Halles, le Champs-Elysées, il Palais Royal e il Louvre, la Concorde. Parigi insomma è una città che potremmo dire «policentrica» e non soffre dei problemi propri alle civiltà comunali. E non basta. Nel momento in cui il Reno sta soccombendo ad una catastrofe ecologica senza precedenti e alorché grandi centri storici come quello di Roma vanno in rovina per la degenerazione dell'ambiente atmosferico in cui vivono, Parigi può affermare con una certa soddisfazione che la Senna respira meglio di dieci anni fa e che i pescatori delle sue «berges» cominciano a ritrovarvi qualità di pesci che l'inquinamento industriale aveva fatto scomparire. Detto questo, sia chiaro che Parigi non è al riparo dalle ingiurie dell'uomo moderno. Avendo trasferito in

MADRID Strade chiuse e riscaldamenti a singhiozzo. Era la capitale con il clima più ideale, ma all'improvviso è comparsa la «boina»...

Nostro servizio MADRID — Se Roma piange, Madrid non ride. Anzi, nonostante la sua giovanissima età — Filippo II decise di farla capitale del regno, per meriti motivi geografici che la situano esattamente al centro della penisola, nel 1561 — la sua favorevolissima ubicazione (è la più alta capitale europea, a 646 metri di altitudine contornata dall'importante polmone verde della «Sierra») soffre gli stessi inquinanti problemi delle altre metropoli europee. Quello che era un insignificante villaggio fortificato arabo chiamato Magerit, conquistato nel 1083 da Alfonso VI, è oggi un gigantesco conglomerato urbano che in «Madrid capital» (escludendo cioè l'interland) si estende per 60.498 ettari e che ha una popolazione di 3 milioni 780.013 abitanti. Con un parco macchine di un milione 300.000 unità. La «polla municipale» — i vigili urbani locali — non usano ancora la mascherina sulla bocca come a Roma (immaginate che peraltro è apparsa nelle prime pagine di giornali e della televisione) ma evidenzia dalla «boina», il fungo inquinante a forma di cappello basco che sovrasta Madrid. L'anno scorso l'inquinamento, aveva raggiunto livelli tali che venne proibito il parcheggio delle auto in ben 40 strade del centro ed un'ordinanza municipale obbligava ad accendere il riscaldamento delle case per solo otto ore al giorno. C'è poi da aggiungere che la metropoli è raddoppiata negli ultimi dieci anni sia in estensione sia come abitanti. E che la dittatura franchista, pur avendo a disposizione terreno vergine, si atturò una speculazione selvaggia che nulla ha da invidiare al «sacco di Roma». Alcuni dati: nel dicembre scorso il tasso medio di smog era 198 microgrammi per

LONDRA Cinque milioni di macchine ma la City resiste. Tutto è sotto controllo - Gli ambientalisti: i fenomeni negativi non mancano

Nostro servizio LONDRA — Sette milioni di abitanti, cinque milioni di auto private, eppure il traffico scorre. Rispetto ad altre capitali europee, Londra riesce ancora a sopravvivere e funzionare malgrado gli inevitabili ingorghi che si possono verificare (e che accadono) in quella zona del centro durante le ore di punta (dalle 8,30 alle 10 del mattino, dalle 16,30 alle 19,30 della sera) nella capacità di assorbimento della rete stradale. Il numero dei veicoli in circolazione non appare eccessivo, anche le massime punte di densità si risolvono senza sosta troppo lunghe, la velocità media di scorrimento si aggira sui 30 chilometri orari, lo stesso dato che si registra nell'ormai lontano 1998. Al ministero dei Trasporti dicono perciò: tutto bene, la situazione è sotto controllo, non ci sono problemi insormontabili che non possono venire superati dal naturale ampliamento dei servizi pubblici di trasporto. Ma il portavoce della AA (Automobil Association) non è dello stesso parere: «Non è così facile per i pendolari che, si aggungono 168.000 autoveicoli da fuori il centro, e sulle direttrici verso il centro, devono subire rallentamenti e blocchi che oscillano tra le tre e le venti miglia di «coda».



Un ingorgo alle porte di Parigi

Auto nel centro di Madrid

Poco traffico a Trafalgar Square

Poco traffico a Trafalgar Square