



Giorgio Ruffolo

Preparati 5 pacchetti di misure per affrontare l'inquinamento atmosferico e acustico nelle 11 maggiori città italiane

Il piano preparato dai ministri dell'Ambiente e delle Aree urbane dovrebbe permettere di uscire dalla situazione di emergenza

La guerra di Ruffolo alle auto

Un piano contro l'avvelenamento delle città elaborato dai ministri dell'Ambiente e delle Aree urbane è stato sottoposto da Ruffolo al parere del Consiglio nazionale dell'ambiente. Il piano consiste in cinque pacchetti di misure, legislative, amministrative e progettuali. «Non abbiamo la bacchetta magica - ha detto - ma queste misure hanno il pregio di essere immediatamente praticabili».

MIRELLA ACCONCIAMESSA

ROMA Misure antinquinamento per undici aree metropolitane italiane (Milano, Roma, Napoli, Torino, Genova, Venezia, Bologna, Firenze, Bari, Palermo, Catania) dove vivono complessivamente 20-25 milioni di cittadini. Le ha presentate ieri Ruffolo al Consiglio nazionale dell'ambiente che darà un parere entro il primo di dicembre. Sono state elaborate insieme con il ministro delle Aree urbane, Tognoli, e «hanno il pregio», secondo Ruffolo, di essere immediatamente praticabili, anche se i loro effetti non potranno esplicarsi che nel medio periodo. Non sono dettate solo dall'urgenza, quindi, ma dalla gravità della situazione. In che cosa consistono? I cinque pacchetti di misure per le città riguardano lotta ai gas di scappamento, riduzione delle emissioni dei grandi impianti di combustione, tutela dell'inquinamento acustico; infrastrutture urbane; sistemi di monitoraggio e altri progetti per le città da avviare con la cooperazione degli enti locali.

Il parco macchine in Italia è aumentato, nei quindici anni che vanno dal '70 all'85, del 220 per cento. Ciò significa che siamo secondi solo al Giappone che ha registrato un incremento del 313 per cento, mentre si è avuto un aumento del 185% in Germania, del 175% in Francia e del 144% negli Stati Uniti. Per gli autoveicoli si tratta di recepire essenzialmente quattro direttive comunitarie sulla riduzione dell'inquinamento, l'ultima delle quali relativa alle piccole cilindrate (sotto i 1400 centimetri cubici) dovrebbe essere approvata definitivamente il 24 novembre prossimo a Bruxelles dal consiglio dei ministri dell'Ambiente della comunità.

Ruffolo propone non solo di recepirle, ma di anticiparle. Tra i provvedimenti vi sono misure fiscali per favorire la vendita della benzina verde (che dovrebbe costare 50 lire meno dell'altra), incentivi per i trasporti pubblici urbani non

diesel; introduzione di nuove ed efficaci forme di controllo sulla funzionalità delle auto in circolazione (verificare cioè che non brucino olio, non facciano rumore eccetera). L'obiettivo è quello di ridurre le emissioni di gas almeno del 35-40 per cento nei prossimi cinque anni. Un miglioramento si avrebbe se il parco macchine rimarrà uguale. Un mantenimento se il parco macchine aumenta con lo stesso tasso. Nessun miglioramento, anzi un peggioramento, si avrà con un eventuale aumento del parco macchine. Il nostro paese detiene, inoltre, sempre in questo campo, un altro primato, quello dei veicoli circolanti: ben 73 per chilometro, contro i 52 della Germania, i 26 della Francia, i 24 del Giappone. Ma gli altri paesi sono più attrezzati di noi. Basti pensare all'estensione delle linee metropolitane nelle grandi città: Tokio ne conta 500 chilometri; Londra 397, Amburgo 287, Parigi

198. In Italia dobbiamo davvero vergognarci con i 24 chilometri di Roma e i 33 di Milano. Inquinamento da gas e inquinamento da rumore. Per quanto riguarda quest'ultimo si propone di dividere il territorio a seconda del diverso livello di tutela da assicurare ai centri storico-artistici, ai quartieri residenziali e alle aree industriali. Misure particolari prevedono limitazioni nell'impiego di sirene e sistemi di abbattimento del rumore nelle autostrade e nelle strade di scorrimento veloce. È un piano che intende «allontanare» il più possibile il rumore spesso all'origine di molti fastidi per la salute dell'uomo.

Il piano Ruffolo-Tognoli comprende anche il recepimento della direttiva Cee la quale prevede una riduzione delle emissioni di biossido di zolfo, di ossido di azoto e di particelle sospese. Ma come realizzare tutto questo? Il pacchetto prevede, nella sezione progettuale, l'elaborazione di alcuni modelli di cooperazione tra governo, Regioni ed enti locali. E Ruffolo ha tenuto a sottolineare il fatto che gli accordi sono volontari e i Comuni sovrani nelle loro decisioni. E infine un richiamo al controllo popola-



Mentre nell'Adriatico riesplode l'emergenza alghe, a Venezia «Mosè», il modulo sperimentale entrato in funzione ieri, difende la laguna dall'acqua alta

Emergenza Adriatico Tornano le alghe rosse ma il governo dimezza i soldi per disinquinare

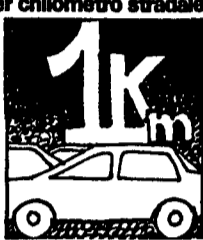
DAL NOSTRO INVIATO
FLORIO AMADORI

CESENATICO. L'Adriatico non va in vacanza come bagnini e albergatori alla partenza dell'ultimo turista. E le sue condizioni mostrano, anche ora, tutti i segni di una congiuntura preoccupante e che si protrarrà - con qualche breve intervallo - ormai da mesi. Ieri lo spettacolo tra Goro e Ravenna, ma anche più giù, fino a Cesenatico, era da «fotografia» in technicolor: cielo plumbeo, mare forza 6, onde verdastre e marroncine.

«Niente paura, siamo "solo" alle solite - spiega il tecnico della Daphne, il battello oceanografico della Regione Emilia-Romagna - una fioritura di dinoflagellate, alghe microscopiche che possono essere sia verdi che marroni». L'unica differenza, rispetto all'esplosione clamorosa in pieno Ferragosto dell'estate scorsa, è che queste non si agglutinano (cioè non fanno poltiglia) e che la temperatura è più fredda, quindi i rischi di totale eliminazione dell'ossigeno, e di massicce morie di pesci, sono automaticamente ridotti.

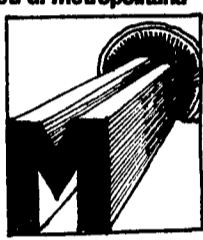
Numero di veicoli per chilometro stradale

Italia	73
Germania	52
Francia	26
Giappone	24
Usa	19,5



Estensione delle reti di metropolitana

Roma	24 km
Milano	33 km
Parigi	198 km
Amburgo	287 km
Londra	397 km
Tokio	500 km



Giubilo commenta la bocciatura del suo progetto «Sulle targhe alterne non m'arrendo» Il giorno dopo del sindaco di Roma

«Dimettermi? No. Se mi sento solo? No». Il sindaco di Roma, il dc Pietro Giubilo, getta acqua sul fuoco dopo che la giunta ha affossato la sua idea di targhe alterne per dicembre. «Super-Giubilo», come qualcuno lo chiamava (e a lui non dispiace), non si dà per vinto: «Delle targhe alterne discuteremo ancora». Poi aggiunge: «Sono decisionista: io ho posto il problema».

STEFANO DI MICHELE

ROMA. Sindaco Giubilo, che fine ha fatto il decisionismo di cui si vantava qualche mese fa? Il problema è quello di porre le questioni con chiarezza. Io l'ho fatto, su un tema impopolare come quello delle targhe alterne, ho mostrato la volontà di essere chiaro e non eludibile. Decisione è anche la capacità di porre i problemi. Non ho aspettato la stampa per capire che a Roma il traffico è ormai a un livello drammatico. Pietro Giubilo, sindaco dc della capitale da tre mesi, non

porta evidenti segni della sconfitta subita nella sua giunta, che ha bocciato la proposta delle targhe alterne. Un sorriso appena più tirato, qualche domanda che «è meglio non fare», un lungo elogio del decisionismo che si trasforma, in realtà, in esaltazione dell'arte della mediazione. «Super-Giubilo» oggi somiglia molto al suo contestato - ed indeciso - predecessore, Nicola Signorello.

«Va bene proporre, sindaco. Ma i risultati? Qui il discorso è più complesso. Io non ho mai detto le targhe alterne sono l'ultima spiaggia. Valutiamo, discutiamo, vediamo. Non si misura il decisionismo se si fanno o no le targhe alterne. Quello è un problema che poi risolvo io».

Reste il fatto che queste targhe alterne non si faranno... Ma, se in giunta facevamo la conta di quelli favorevoli ad un provvedimento simile e di quelli contrari, vincevano i primi. Certo, la lettera del Pri poneva un dato politico del quale bisognava tener conto. Ma un obiettivo è raggiunto. E quale sarebbe? L'attenzione ai problemi del traffico nei grandi centri, che la nostra discussione ha fatto venir fuori. Si è capito che da parte del governo e dell'ente locale ci vuole maggiore attenzione a favore del mezzo pubblico.

che si è tirato addosso? Quelle che non capisco sono le tante critiche aprioristiche o pseudo-ideologiche, con troppi interessi da difendere. Certo, quando si dà, come volemmo fare, una picconata simile alla cultura della macchina - e quindi anche di chi la produce - c'è chi scende in campo per difendere i propri interessi. Io sono convinto che una sferzata di questo tipo ci aiuterà tutti a capire meglio il problema. C'è stato il coraggio di proporre un provvedimento impopolare. Certo, poi cavalcare l'impopolarità è facile.

Quindi, con suo rimpianto, diciamo addio al Natale a pari e dispartì? Piano. La giunta non ha ancora deciso. Si continuerà a discutere. Io mi sono schierato e ho posto il problema. Ma le targhe alterne non serviranno come giustificazione davanti ai prossimi ingorghi natalizi? Non mi pare proprio che ci si possa accusare di questo: abbiamo approvato il piano parcheggi, i parchimetri, sto preparando un'ordinanza per imporre ai proprietari di diesel una messa a punto annuale. C'è da scommettere che anche in questo campo si schiereranno interessi particolari.

Il sorriso si allarga sul viso stupito del sindaco Giubilo. Dimettermi? No, non ci ho pensato mai. Poi si avvicina alla finestra del suo studio, l'apre e invita il cronista a ammirare lo splendore dei Fori: «Bello, eh? Il più bel panorama del mondo».

Emergerà.

12 e 13 novembre. Porte Aperte alla Renault.
Sabato 12 e domenica 13 venite a scoprire la più grande novità del mondo automobilistico di questa stagione. Le chiavi per vincere sono su Gente, Gente Motori e Gente Viaggi.

Aut. Min. D.M. 4/7504 del 01/07/88.