

## Lo smog soffoca le nostre città

«Non c'è allarme rosso», dice il sindaco Pillitteri. Scuole e uffici resteranno aperti ma è ancora valido l'invito a risparmiare gasolio e a non abusare delle auto private. Chiesto l'intervento del governo

# Milano spera in un soffio di vento

## Il Comune: pronte le misure antinquinamento

Un vertice in Comune ieri: un altro domani in Prefettura. Milano continua a tenere l'aria sotto osservazione. Ieri mattina i livelli di inquinamento che venerdì avevano indotto a parlare di emergenza, erano leggermente migliorati in città, non a Cinisello Balsamo. E il sindaco precisa che non di allarme rosso si tratta ma di avvertimento precauzionale. L'invito a risparmiare gasolio e benzina rimane.

ROBERTO CANOLLO

MILANO. «Non c'è nessun allarme, né rosso né giallo né verde», abbiamo voluto dire con il nostro dovere di amministratori, avvertire la popolazione che la situazione dell'inquinamento in città è molto seria, e informare delle precauzioni da prendere. Ma non c'è pericolo immediato per la salute. Chiudere le scuole? Non è necessario, siamo al livello dell'avvertimento, non dell'allarme», Paolo Pillitteri, il sindaco della giunta rosso-verde di Milano, parla in una sala stipata all'investimento. Mai visti tanti cronisti a palazzo Marino, commenta qualcuno, neanche quando andò in crisi il pentapartito. L'impatto di quel comunicato appello, silato venerdì sera dal sindaco e dall'assessore alla Sanità è stato dirompente. Che cosa c'era scritto? Che anidride sol-

forosa e biossido di azoto, due dei più pericolosi inquinanti dell'aria, avevano superato in vaste zone della città le soglie di preallarme: 450 microgrammi per metro cubo l'So2 e oltre 300 l'No2. Dunque si invitavano i cittadini a lasciare a casa l'automobile e a razionare il riscaldamento. Come non allarmarsi? E infatti i milanesi si sono più che allarmati arroventando i centralini di vigili urbani, ufficio di igiene, radio locali, giornali. Chi chiede se deve uscire con la maschera antigas, chi se spedire nonni e nipoti in riviera. Quell'appello arrivato in diretta dai telegiornali durante la cena è stato una bomba, come è più di quando, qualche mese fa, l'Organizzazione mondiale della sanità ci avvertì che Milano era la città più inquinata del mondo. Preoccupazione, sì, allarmismo no,

ha pensato Pillitteri. E a mezzogiorno ha riunito nel suo studio una parte della giunta: il vicesindaco Luigi Corbani, gli assessori alla Sanità e all'Ecologia del Comune e della Provincia, l'ufficiale sanitario, il titolare del Servizio di igiene ambientale della Regione. Alcuni, accogliendo l'invito della sera precedente, sono arrivati in bicicletta, altri con mezzi pubblici.

Alle due del pomeriggio l'incontro con i giornalisti. Né drammatizzare né minimizzare questa la linea adottata. «Abbiamo voluto», spiega Pillitteri - approfondire i nuovi dati forniti dalla Provincia, ma intanto possiamo dirvi che già stamattina la situazione è migliorata, sia per l'anidride solforosa sia per il biossido di azoto. Il fatto è che ci siamo trovati, per una concomitanza di fattori diversi, non ultimo quello meteorologico (il grande secco di questi mesi invernali, ndr) in una situazione eccezionale. Le concentrazioni di anidride solforosa rilevate venerdì nelle zone settentrionali della città non si registravano da anni. Nel 1971 un metro cubo di aria a Milano aveva più di mille microgrammi di So2, nell'85 196, l'anno scorso 136, ben al di sotto della soglia di preallarme. In questo gennaio incredibilmente asciutto e senza un filo d'aria invece la soglia è stata oltrepassata già 14 volte.

## «Il riscaldamento lo abbasso ma all'auto non ci rinuncio»

«Sbigottimento». Ai vigili urbani terpestati di centinaia di chiamate allarmate, sembra questa la reazione dei milanesi medio alle drammatiche notizie lette ieri sui giornali. Sbigottito o meno, il milanese medio non ha però rinunciato alla sua automobile: il traffico non è affatto diminuito rispetto ai giorni precedenti. Quasi tutti, in compenso, sembrano disposti ad abbassare il riscaldamento.

MARINA MORPURGO

MILANO. Hanno telefonato ai vigili urbani, all'ufficio di igiene, ai centralini dei giornali, a Radio popolare. Allarmati, seccati o addirittura terrorizzati. Ai vigili che già in mattinata avevano raccolto più di cento chiamate i milanesi hanno chiesto se per uscire di casa era necessario indossare le mascherine che coprono naso e bocca oppure se dovevano spedire i bambini al mare o in campagna dai parenti. Si sono accanite le delazioni: qualcuno ha denunciato che il vicino di casa teneva l'autocarro fermo con il motore acceso, e ha urlato che venissero a portarlo via, altri hanno suggerito di tenere, particolarmente d'occhio, una certa fabbrica, secondo loro sospetta.

## Anidride solforosa e biossido d'azoto: un cocktail venefico

### Niente bici e sport all'aperto

### «Ora è pericoloso» dice il medico

Malati di cuore e quelli che già soffrono di insufficienze respiratorie o enfisema polmonare: a loro l'inhalazione dei gas potrebbe provocare addirittura un edema polmonare. Tutti coloro che già normalmente respirano a fatica, quelli che in passato hanno dovuto ricorrere alla bombola d'ossigeno, dovrebbero evitare di uscire di casa e muoversi il meno possibile.

L'azione irritante del biossido d'azoto e dell'anidride solforosa - che a temperatura e umidità delle nostre mucose si trasforma in acido solforico, notoriamente corrosivo - è potenziata dalla gran quantità di polveri che in questo periodo galleggiano nell'aria, per colpa della pioggia che non arriva mai a dare una bella lavata (per accorgersene basta guardare la patina nera, formata da depositi carboniosi, che ricopre le auto parcheggiate). «Il gas si deposita sulle particelle di polvere», spiega il professor Scotti - con il risultato che si fermano più a lungo nel nostro organismo,

perché vengono espirate meno facilmente. Il problema è, come sottolineano i nostri due esperti, che oltre al palese e immediato effetto irritante, i gas provenienti da auto e impianti di riscaldamento potrebbero avere un potere assai più tremendo: quello di causare, alla lunga, tumori ai polmoni. Sotto accusa - spiega ancora il professor Scotti - sono i gas nitrosi come il biossido d'azoto: pare che questo, combinandosi con alcune sostanze presenti nella benzina chiamate «olefine», si trasformi, sotto l'azione dei raggi solari, in idrocarburi cancerogeni.

## La Cee ne impone l'utilizzazione entro l'anno

### In Italia si litiga sulla benzina verde

Una ricetta contro il mal d'inquinamento da tubi di scarico esiste: è la benzina «ecologica». Il suo uso in Italia permetterebbe di eliminare dal nostro cielo tremila tonnellate all'anno di piombo tetraetile. Le modifiche da apportare alle auto sarebbero minime (la marmitta) e c'è una direttiva Cee che ne impone l'utilizzazione entro l'anno. Cosa manca? Ci si interroga con quale sostanza sostituire il piombo...

ROMA. La benzina «verde» o «ecologica» consente di eliminare il piombo dalla benzina i cui effetti sull'uomo sono disastrosi (ritardi mentali, disturbi cardiologici, cancro, patologie dell'apparato neurologico), così come quelli sull'ambiente (effetto serra e piogge acide). Il piombo nella benzina serve per aumentare gli ottani (cioè la potenza). Com'è quindi possibile eliminarlo? Le soluzioni sono due: sostituendolo con l'etanoio o con l'Imbe. Il primo (un alcol) si ottiene dalla distillazione di prodotti dell'agricoltura, la seconda è una sostanza sintetica derivata da un idro-

carburo. Quale dei due usare? Questo è il nodo che forse politici, industriali, ecologisti non riescono a sciogliere portando ognuno un nutrito pacchetto di critiche all'una o all'altra soluzione. Sull'Imbe pesa l'incongnita di quali conseguenze potrebbe avere la sua utilizzazione sulla salute dell'uomo. Uno studio fatto dalla federazione dei benzinaisti sostiene che purifica gli additivi presenti nella benzina (aromatici) rendendoli più aggressivi. L'etanoio, invece, sarebbe antieconomico e pericoloso trasportarlo.

A differenza del Brasile e, per venire in Europa, di Germania, Inghilterra, Olanda e Svizzera dove la benzina «verde» non solo è largamente utilizzata, ma costa meno di quella super, in Italia il carburante ecologico costa 25 lire in più di quello normale, è scarsamente utilizzato (per lo più dagli stranieri in viaggio nel nostro paese) ed è venduto quasi esclusivamente su alcune autostrade. Tutto questo a dispetto di una direttiva Cee che prevede l'introduzione della benzina verde entro l'ottobre di quest'anno in tutti i paesi della comunità. In Italia su un parco circolante superiore ai 24 milioni di autovetture, più della metà sarebbe in grado di utilizzare la benzina «pulita». Del resto i motori non hanno bisogno di particolari modifiche: basterebbe sostituire la marmitta. E i risultati sarebbero a dir poco ottimi. È stato calcolato che l'uso della benzina verde farebbe risparmiare dai costi italiani qualcosa come tremila tonnellate all'anno di piombo tetraetile.

## La Cee ne impone l'utilizzazione entro l'anno

### In Italia si litiga sulla benzina verde

Una ricetta contro il mal d'inquinamento da tubi di scarico esiste: è la benzina «ecologica». Il suo uso in Italia permetterebbe di eliminare dal nostro cielo tremila tonnellate all'anno di piombo tetraetile. Le modifiche da apportare alle auto sarebbero minime (la marmitta) e c'è una direttiva Cee che ne impone l'utilizzazione entro l'anno. Cosa manca? Ci si interroga con quale sostanza sostituire il piombo...

ROMA. La benzina «verde» o «ecologica» consente di eliminare il piombo dalla benzina i cui effetti sull'uomo sono disastrosi (ritardi mentali, disturbi cardiologici, cancro, patologie dell'apparato neurologico), così come quelli sull'ambiente (effetto serra e piogge acide). Il piombo nella benzina serve per aumentare gli ottani (cioè la potenza). Com'è quindi possibile eliminarlo? Le soluzioni sono due: sostituendolo con l'etanoio o con l'Imbe. Il primo (un alcol) si ottiene dalla distillazione di prodotti dell'agricoltura, la seconda è una sostanza sintetica derivata da un idro-

grazie tariffaria per incentivare il mezzo pubblico - dice Castagna - ma le Fs sono sode. Mi batto per i parcheggi sotterranei, per togliere migliaia di auto dal suolo pubblico e c'è chi mi blocca il progetto per difendere qualche cespuglio. Sulle supermulte il governo tergiversa e intanto taglia i fondi al trasporto pubblico, così costringe a rincarare il biglietto del tram. Quanto alle marmitte catalitiche, sono più sicure ma costano. E per i costruttori, si sa, non sono un affare.

Il comitato radicale per i diritti degli utenti e dei consumatori ha chiesto al sindaco di Milano, Paolo Pillitteri, di emettere subito l'ordinanza di divieto assoluto di circolazione di tutti i mezzi privati di trasporto come primo atto per fronteggiare il drammatico inquinamento del capoluogo lombardo. «Siamo stufi di fare le casandre - ha dichiarato Primo Mastroratti, segretario del comitato radicale consumatori - siamo stufi di essere ridotti sempre all'emergenza ed a provvedimenti emergenziali. I nostri governanti nazionali sono incapaci di affrontare con misure programmatiche e di prevenzione i problemi di tutela ambientale e della salute umana.

Le misure di emergenza adottate, che lo convalido, si che gli sono state prese: altro, servono, almeno me lo auguro, a far comprendere la gravità della situazione. L'on. Chicco Testa, deputato comunista di Milano, membro della segreteria nazionale della Lega Ambiente, prende posizione sull'allarme lanciato a Milano dall'amministrazione civica. «Le maggiori fonti di inquinamento - prosegue l'on. Testa - sono gli impianti industriali e le auto. Per entrambe le emergenze sono stati annunciati una serie di provvedimenti, noti come il «pacchetto Ruffolo-Tognoli». Il guaio è che tra il momento in cui si fanno i proclami e quello in cui si comincia a realizzare qualcosa, passano anni. Chiedo: il «pacchetto» è stato approvato dal Consiglio dei ministri oppure, come temo, non se ne è mai neppure parlato? L'esponente comunista chiude con una considerazione di tipo generale: «Quanto sta accadendo a Milano è una risposta eloquente alla Confindustria che non perde occasione per affermare che in Italia si recapitano troppo severamente le misure dettate dalla Cee. Se avessimo messo le marmitte catalitiche, ora non saremmo a questo punto.

Domani i deputati verdi chiederanno al presidente della Camera Nilde Iotti di mettere subito all'ordine del giorno il loro progetto di legge per lo «scatolone antitraffico». Il progetto del «verdi» prevede la proibizione di tutto il traffico privato e la limitazione di quello pubblico, l'invito alla popolazione a non uscire per strada, il limite massimo di velocità per le aree extraurbane a 70 km/h, la chiusura delle scuole, la limitazione nel riscaldamento di abitazioni e uffici, l'utilizzo solo di metano e gas come combustibili, il funzionamento dei soli impianti produttivi essenziali alla sopravvivenza.

L'inquinamento potrebbe portare in tribunale sindaci, assessori, industriali, codici alla mano lo sostiene l'avvocato Carlo Renzi, segretario generale del coordinamento per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e consumatori (Codacons). La responsabilità degli enti locali per l'inquinamento, spiega Renzi - non è infatti solo politica, è anche giuridica, essi rispondono in prima persona per i danni alla salute pubblica. Renzi minaccia perciò di assumere a nome dei danneggiati una iniziativa legale senza precedenti.

## Cervetti (Pci): «Bisogna bonificare a fondo»

L'iniziativa presa dal Comune di Milano, che ha dato informazioni molto nette e precise ai cittadini, mi sembra molto giusta», ha dichiarato l'on. Gianni Cervetti (nella foto) presidente del gruppo comunista del Parlamento europeo. «Alcune misure che sono state indicate possono contribuire ad alleviare la situazione che si è venuta a creare, però bisogna andare più a fondo nell'opera di bonifica. Secondo l'on. Cervetti tutti gli enti locali, non solo il Comune, e la Provincia che ha «nesso in funzione il monitoraggio, ma anche la Regione devono assumersi le loro responsabilità.

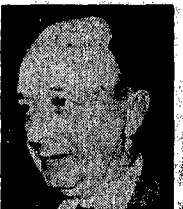
«L'emergenza di Milano ripropone la crisi ambientale di molte grandi città al Nord come al Sud che stanno diventando delle vere e proprie camere a gas. Lo ha detto a Napoli parlando ad un convegno l'on. Giulio Di Donato responsabile nazionale per il settore ambiente del Psi. Il problema di prendere provvedimenti urgenti - ha detto ancora l'on. Di Donato - per trasformare gli impianti di riscaldamento, per i motori diesel, per l'uso della benzina senza piombo. Si tratta di decisioni che non possono essere più procrastinate, che spettano al governo, sulla base di una adeguata concertazione comunitaria.

«I radicali vietare il traffico privato»

«Se avessimo le marmitte catalitiche...»

«Coprifuoco antitraffico: la proposta dei verdi»

Il Codacons: responsabilità degli enti locali



Cervetti (Pci): «Bisogna bonificare a fondo»

«L'emergenza di Milano ripropone la crisi ambientale di molte grandi città al Nord come al Sud che stanno diventando delle vere e proprie camere a gas. Lo ha detto a Napoli parlando ad un convegno l'on. Giulio Di Donato responsabile nazionale per il settore ambiente del Psi. Il problema di prendere provvedimenti urgenti - ha detto ancora l'on. Di Donato - per trasformare gli impianti di riscaldamento, per i motori diesel, per l'uso della benzina senza piombo. Si tratta di decisioni che non possono essere più procrastinate, che spettano al governo, sulla base di una adeguata concertazione comunitaria.

«I radicali vietare il traffico privato»

«Se avessimo le marmitte catalitiche...»

«Coprifuoco antitraffico: la proposta dei verdi»

Il Codacons: responsabilità degli enti locali

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori

Giuseppe Vittori