Lo smog soffoca le nostre città

Intervista al ministro Giorgio Ruffolo

«Sapevamo da due mesi che Milano era ormai in una situazione limite. Bisogna spendere i fondi già disponibili»

«Un summit con i sindaci Dobbiamo far presto»

Che Milano fosse sulla soglia dell'«allarme rosso» per quanto riguarda l'inquinamento, il sindaco Pillitteri lo sapeva da due mesi. Lo afferma il ministro Giorgio Ruffolo, ieri a Napoli per un convegno su «Ambiente e difesa del territorio». Ruffolo aggiunge che «il rischio-Milano non è poi tanto più grave di quello che corrono almeno altre dieci città italiane». Il ministro convocherà i sindaci delle maggiori metropoli.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARIO RICCIO

NAPOLI. «Non sono sorpreso dall'allarme scattato a Milano per l'emergenza inquinamento. Già nel novembre scorso io e il ministro Tognoli avevamo informato Pillitteri, dando suggerimenti e consigliando rimedi». Così il ministro dell'Ambiente, Giorgio Ruffolo, a Napoli per un convegno organizzato dal suo partito, ha commentato l'iniziativa del sindaco del capoluogo lombardo che ha esortato i milanesi a usare poco le automobili e a ridurre al minimo indispensabile il consumo di carburante per il riscaldamento.

Ministro, quali suggerimenti ha dato a Pillitteri?

L'inquinamento atmosferico a Milano costituisce un rischio di poco superiore a quello che corrono almeno altri dieci grandi città italiane. Mi chiede quali possono essere i rimedi. Intanto le metropoli devono riformare il servizio dei mezzi pubblici; poi occorre affrontare i problemi del traffico, dell'uso della benzina verde, delle piste ciclabili, di un sistema di metropolitana efficiente che scoraggi l'uso delle automobili.

Lei crede che queste iniziative possano risolvere o alleviare il dramma dell'inquinamento nelle nostre città?

Costituirebbero almeno una buona base di partenza. Abbiamo stanziato centinaia di miliardi a favore dei Comuni, ormai è ora di superare la fase dell'emergenza: in poco più di un anno, l'Italia ha applicato le diciotto direttive della Comunità europea; il nostro paese si sta lentamente allineando a quelli più avanzati.

L'impressione è che il governo tenti di scaricare il problema sulle spalle di Comuni e Regioni con eccessiva disinvoltura. Non le pare, ministro?

Dell'inquinamento delle grandi città sono responsabili soprattutto i Comuni. Ma non per questo deve mancare l'appoggio del governo.

Se lei fosse il sindaco di una metropoli, cosa chiederebbe al ministro dell'Ambiente?

Prendiamo ad esempio Napoli: se fossi il sindaco chiederei al ministro di collaborare per risanare l'intera provincia dichiarata ad alto rischio ambientale, per farne un progetto come quello che tra non molto farà del Po una zona completamente disinquinata.

Vuol dire che nel Mezzogiorno c'è una minore sensibilità verso i problemi ambientali?

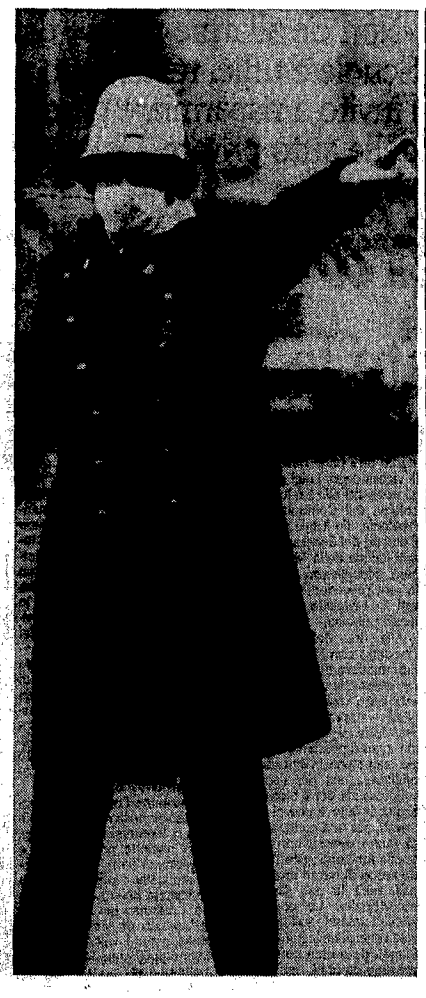
In effetti le regioni del Nord sono più solerti, ma anche più attrezzate tecnicamente e finanziariamente, di quelle del Sud. In Lombardia, ad esempio, è prevista una spesa di cinquemila miliardi in cinque anni per realizzare progetti di disinquinamento ambientale. In Campania, invece, sono in ritardo anche sull'elaborazione dei dati e sugli studi per il disinquinamento del capoluogo, al quale sono stati assegnati 1.273 miliardi da spendere in cinque anni.

Ministro, cosa si può fare subito per uscire dall'emergenza e per favorire il coinvolgimento dei cittadini?

È necessario sollecitarli ad una maggiore responsabilità, ma è anche doveroso che abbiano informazioni continue sull'inquinamento della propria città. L'installazione di grandi video posti nei punti nevralgici, sui quali far scorrere i dati relativi all'inquinamento, potrebbe essere un'ottima iniziativa. Ciò che preoccupa maggiormente non è solo l'inquinamento industriale e quello prodotto dagli impianti di riscaldamento, ma soprattutto quello dovuto ai gas di scarico delle auto. Di sicuro negli ultimi anni la tematica ambientale è salita prepotentemente alla ribalta. La gente è molto più sensibile di un tempo grazie anche alle campagne di informazione condotte dagli ambientalisti. Questo nuovo clima all'interno della società civile ha fatto sì che provvedimenti bloccati da anni o mai affrontati siano stati varati dal governo.

Quali sono ora i suoi programmi dopo il caso Milano?

Nei prossimi giorni terrò un incontro, insieme con il ministro Tognoli, con i sindaci delle undici città più inquinate. Un'occasione per raccogliere dati e suggerimenti utili per la realizzazione di un dossier sul disinquinamento delle maggiori aree metropolitane.



Preoccupazione a Torino Napoli, Bologna e Firenze

Roma salvata dal ponentino Ma altrove?

Allarme rosso per inquinamento a Milano. E nelle altre città? A Torino la situazione è vicina alle soglie di pericolo. La zona blu di Firenze è salva, ma la periferia è soffocata dai veleni. Bologna guarda con preoccupazione al piombo e agli idrocarburi. A Napoli è guerra aperta ai fumi dei veicoli diesel. Roma, invece, è salvata...dal ponentino. In queste ore si attende con ansia la pioggia purificatrice.

ROSANNA LAMPUGNANI

ROMA. Se l'allarme rosso è scattato è soprattutto per colpa delle condizioni meteorologiche. Poca pioggia, poco vento e quindi tutti i fumi di scarico delle vetture, delle fabbbriche, dei camini dei palazzi ristagnano sulle città. Il grave livello d'inquinamento è generalizzato.

A Torino, realtà simile a quella lombarda, la situazione è sotto il livello di guardia, ma comunque vicina alle soglie di pericolo. L'allerta è stato lanciato già nei giorni scorsi dalla Lista verde civica che denuncia la quantità di biossido d'azoto presente nell'atmosfera superiore alla media. Anzi, mentre a Milano il sindaco invitava i cittadini a non usare le auto, nella prima periferia di Torino, a corso Vercelli, sono stati superati tutti i limiti sanitari consentiti dalla legge per l'anidride solforosa, il biossido d'azoto e il monossido di carbonio. Non è dunque un caso se il pretore Anna Maria Ronchetta ha chiesto nei giorni scorsi al Comune cosa intende fare per fronteggiare l'iquinamento. La Regione, invece, ha deliberato che entro luglio le 76 mila aziende del territorio dovranno presentare piani di disinquinamento che dovranno poi essere applicati entro il 1992.

Poco più a sud, e a ridosso del mare, Firenze non vive giorni facili, se si esclude la zona blu del centro storico, vietata alle auto. L'assessore al Traffico Graziano Cioni in questo frangente è orgoglioso di presentare conti positivi per questa fascia della città: le rilevazioni prima e dopo «la cura» hanno fatto registrare il miglioramento continuo della qualità dell'aria. Ma spostandosi di poche centinaia di metri, verso la periferia, le nuvole dei veleni hanno il sopravvento. A causa dei veicoli e dei loro gas. Gli impianti di riscaldamento, ormai metanizzati, non sono più sott'accusa. Mentre è sempre e solo il traffico ciò che fa scattare gli indici dei quattro laboratori mobili di rilevamento dell'inquinamento atmosferico.

Bologna affida la sua salubrità all'estensione della zona blu che entro giugno, dal centro storico, raggiungerà i viali di circonvallazione dove saranno confinate le auto. Il piano è stato approvato nel novembre scorso da Pci, Psi e Pri ed è entrato nella fase operativa in questi giorni. La decisione è nata in seguito ai risultati delle indagini compiute dal «treno verde» che la Lega ambiente ha fatto viaggiare nella scorsa estate tu.. tutte le principali città italiane. Ne veniva fuori che a Bologna gli idrocarburi superano del doppio la quantità sopportata senza pericolo dalle persone. Anche il piombo supera spesso i limiti. E del resto un'indagine già quattro anni fa stabilì che i residenti nel centro storico e nella prima periferia avevano nel sangue piombo superiore al limite stabilito dalla Cee, nella media del 2%.

«Ogni settimana facciamo centinaia di processi contro le vetture diesel che non osservano i limiti. Nella città funzionano gli opacimetri a pieno ritmo e almeno 30, 40 veicoli vengono ogni giorno colti in flagrante», il pretore ecologico, Antonino Demarco, svela un aspetto insospettabile per Napoli: la guerra all'inquinamento, possibile grazie ai rilevatori della densità dei fumi emessi dal diesel: gli opacimetri, appunto. Il limite per le auto è 70, 65 per i bus. E sono tanti gli autisti dell'azienda municipale Atan che finiscono in tribunale. La legge attribuisce la responsabilità dell'inquinamento al conducente che, oltre a controllare se la vettura è provvista di bollo e di assicurazione, deve assicurarsi anche che la densità dei fumi di scarico non oltrepassi la soglia limite. Un altro problema, sollevato dal pretore, è quello delle piccole aziende artigiane, che sfuggono a qualsiasi censimento e quindi a qualsiasi controllo. E quasi tutte, non a caso, sono prive di camini con filtri.

E Roma, spesso finita sulle cronache dei giornali per le inchieste dei magistrati «verdi»? Roma è salvata... dal ponentino. Lo afferma il celebre oncologo Romano Zito, direttore del laboratorio di biochimica dell'ospedale Regina Elena. «La città gode del famoso ponentino, la brezza che spirando dal Tirreno smuove l'aria e allontana gli agenti inquinanti». Sarà forse per questo che il sindaco Pietro Giubilo si dice «tranquillo». «La situazione è sotto controllo – afferma – anche perché qui non ci sono grandi fabbriche, mentre il sistema di riscldamento non è pericoloso perché c'è il divieto ad utilizzare gli oli pesanti». Ma naturalmente i pericoli vengono dal traffico. «L'inquinamento atmosferico – spiega Zito – ha effetti sia tossici che cangerogeni. E proprio dal traffico vengono i maggiori pericoli di cangerogenità». Infine l'assessore alla Sanità, Mario De Bartolo, si affretta ad affermare che i dati sull'inquinamento sono assai bassi, sicuramente inferiori a quelli di Milano. Ma è contestato dagli ambientalisti che gli ricordano che Roma non ha ancora una vera rete di monitoraggio.

Quattro anni fa, nella Ruhr, la grande paura

Nel 1985 in Germania scattò l'allarme massimo A Los Angeles il sistema di controllo ambientale più sofisticato del mondo

ROMEO BASSOLI

Una volta, a Berlino Ovest, c'era solo l'«allarme pinguino». Era una amorevole misura di protezione dei pinguini reali ospitati nello zoo della ex capitale tedesca. Quando l'inquinamento dell'aria raggiungeva punte intollerabili, gli animali abituati a ben altra atmosfera iniziavano a boccheggiare: solerti guardiani provvedevano a trasportarli in stanze climatizzate protette da filtri.

Ma all'inizio degli anni Ottanta qualcuno ha cominciato a dire che forse il problema riguardava anche le persone, in particolare i bambini. Uno studio condotto nel 1983 dal professor Althof, dell'Università di Aquisgrana, affermava che molte delle 3-4mila morti improvvise di bambini di età inferiore ai 12 mesi erano probabilmente dovute all'inquinamento da traffico e riscaldamento. La prova più evidente? La concentrazione di questi decessi inspiegabili nella zona della Ruhr, forse il luogo più inquinato d'Europa. Queste ed altre ricerche, assieme ad una notevole sensibilità del mondo politico tedesco, hanno fatto della Germania occidentale uno dei paesi più rigorosi nella protezione dai pericoli che vengono dall'uso di petrolio e carbone. Ma anche uno dei più drammaticamente colpiti, per le particolari condizioni geografiche e climatiche, da questa forma di inquinamento.

Non c'è tedesco che non ricordi quei drammatici giorni del 1985, quando proprio nella Ruhr scattò il massimo livello d'allarme, si spensero i riscaldamenti e fu bloccato il traffico per tutte le auto. Ma molti si ricordano anche dei lunghissimi venti giorni dell'inverno 1987, quando la radio dava i bollettini di una guerra che non sembrava potesse essere vinta: Berlino, la Bassa Sassonia, Hannover, Brema, Amburgo, vennero bloccate in una morsa di... bel tempo. L'alta pressione provocò infatti una «inversione termica» che schiacciò verso il suolo il freddo e gas inquinanti come il biossido di zolfo e il monossido di carbonio.

Controllo dei gas di scarico delle automobili disiocate in varie zone della città

A Berlino e in Bassa Sassonia, quell'inverno, scattò l'«allarme 1»: il riscaldamento nelle case non doveva superare i 18 gradi, le industrie dovevano utilizzare combustibili poveri di zolfo e il traffico delle auto private venne vietato. Nell'ex capitale vennero istituiti 70 posti di blocco e i poliziotti furono severissimi: 15mila automobilisti furono costretti a lasciare la loro auto per strada e a pagare multe dalle 30mila lire in su.

Ma molto peggio andò quando le misure di allarme non esistevano ancora. A Londra, dal '52 al '62, il fenomeno dell'inversione termica provocò migliaia di morti. A Tokio, nel 1972, furono ben 5000. E nessuno calcolò quelli provocati dal primo smog che la storia ricordi, quello del 1930 nella valle della Mosella.

Sono questi drammi a spingere sempre più le grandi e meno grandi città dei paesi industrializzati a mettere in piedi sistemi di rilevamento dell'inquinamento e relative misure di emergenza. Al di là delle città tedesche, in Europa, hanno già fatto questa esperienza Madrid e Graz. La capitale spagnola si è ritrovata, a cavallo tra dicembre e gennaio scorsi, a imporre alcune restrizioni nell'uso del riscaldamento (caldaie spente dalle 11 del mattino alle 7 di sera) e per il traffico (divieto di posteggio in centro). Erano stati superati, per il secondo anno consecutivo, i limiti di inquinamento fissati dalle autorità cittadine. Un po' peggio è andata a Graz, in Austria, dove sono in vigore limiti severissimi per la presenza di sostanze inquinanti nell'aria. Nei giorni di Natale quei limiti sono stati superati e il consiglio comunale ha deciso in fretta e furia misure draconiane: auto bloccate fuori dalla città, scuole chiuse, trasporti gratuiti. Peccato che la popolazione non sia stata avvisata in tempo: le auto di migliaia di pendolari sfondarono ogni divieto, le scuole vennero a sapere di dover chiudere i battenti a metà mattinata quando tutti i bambini erano già sui loro banchi e i trasporti gratuiti non aumentarono che di pochi passeggeri il loro carico.

Solo «consigli» sono stati dati, invece, l'estate scorsa dal governo metropolitano di Washington per fronteggiare l'allarme ozono. Questo gas, la cui rarefazione nell'alta atmosfera sta provocando un giustificato allarme internazionale, a livello del suolo può raggiungere concentrazioni tali da riempire gli ospedali di persone in crisi asmatica, sensazione di soffocamento, tosse. E le città americane sono particolarmente colpite da questo fenomeno, perché abbondano sole e automobili. La radiazione solare infatti «cuoce» i gas di scarico delle auto e libera ozono. Ne sa qualcosa Los Angeles, città caldissima, dove è in funzione la più grande rete del mondo di rilevamento dell'inquinamento. Ma negli Usa il meccanismo di difesa ha un decisivo punto di vantaggio su quello europeo: non si limita a dire se oggi l'aria è respirabile, ma prevede che tra qualche giorno, con certe condizioni atmosferiche, l'inquinamento peggiorerà o meno. In questo modo le autorità hanno il tempo di intervenire preventivamente. Perché - è questa la drammatica verità - le misure prese quando l'inquinamento è già oltre i valori di soglia serve a poco. Polveri e ossidi sono già lì e solo il vento e la pioggia possono portarli via.

L'incubo di Città del Messico si chiama inversione termica

MASSIMO CAVALLINI

peto un detto divenuto ormai comune: «Di notte Città del Messico riflette i suoi bagliori a centinaia di chilometri di distanza. Di giorno, invece, riflette la sua oscurità». E quanto sia vero può constatarlo chiunque, in una giornata serena e non confortata dal vento, giunga in aereo nella capitale: sarà infatti una densa cappa nera, lungo tutta la linea dell'orizzonte, a preannunciargli, con largo anticipo, l'approssimarsi della meta. Triste destino per quella che gli antichi aziechi avevano chiamato «la regione più trasparente».

Posta ad oltre duemila metri d'altezza Città del Messico aveva, fino a non molti anni fa, l'aria tersa e rarefatta dell'alta montagna. Ma lo sviluppo caotico degli ultimi tre decenni e la sua collocazione geografica – nel mezzo d'una grande valle che tende ormai ad occupare per intero – l'hanno trasformata in una potenziale e letale camera a gas. Per le sue strade circolano quotidianamente almeno cinque milioni di automobili ai cui gas di scarico, secondo dati approssimativi, si deve oggi l'80 per cento dell'inquinamento atmosferico.

Le ore più pericolose sono quelle del mattino, tra le 7 e le 9,30, quando, soprattutto nel secchissimo inverno tropicale, i gas di scarico vengono compressi verso terra dall'aria ancor fredda della notte. Il fenomeno si chiama in termini tecnici «inversione termica» ed è un'espressione ormai entrata nel vocabolario quotidiano degli abitanti della città. Lo scorso anno, di fronte ad una situazione che andava facendosi drammatica – il biossido d'azoto aveva raggiunto valori molto vicini allo stato di massimo allarme – le autorità cittadine decisero di ritardare di due ore l'ingresso a scuola degli alunni di primaria e secondaria e, per la prima volta, vararono un pacchetto di leggi tese, almeno sulla carta, ad affrontare organicamente il problema. Con un provvedimento fin qui largamente disatteso, il numero di ottani nella benzina – che in Messico è prodotta monopolisticamente dallo Stato – venne drasticamente abbassato e si vararono alcune modestissime misure di pedonalizzazione del centro cittadino (lo Zocalo, la piazza principale, dove troneggiano la Cattedrale ed il Palazzo Nazionale venne «sperimentalmente» chiusa al traffico nei week-end). Ben poco, insomma, e con ben miseri risultati. Tanto che piuttosto beffardi appaiono oggi i grandi murales a favore dell'uso di mezzi pubblici posti dal Sedue (Secretaria de desarrolo urbano y ecologia) ai lati delle superstrade urbane che, sempre più intasate, solcano una città troppo a lungo cresciuta a misura d'auto. La metropolitana, infatti, benché enorme, efficiente ed a basso costo (ha la stessa età di quella di Milano, ma vanta un percorso di oltre 200 chilometri ed il suo biglietto vale 60 lire italiane) non riesce a coprire che in piccola parte, soprattutto alla periferia, l'immensa estensione del «mostro».

Intanto i dati, per quanto raccolti con approssimazione, testimoniano una realtà ogni giorno più tragica. Tutte le malattie da inquinamento – affezioni polmonari e bronchiali, congiuntiviti – sono in drammatico aumento. Ed un'attendibile indagine ha rilevato come nel sangue del 70 per cento dei bambini sia presente, con conseguenze che possono essere gravi sul sistema motorio, un'alta quantità di piombo.

«Nel 2000 – si usa ripetere da queste parti – con 31 milioni di abitanti, Città del Messico sarà la più grande metropoli del mondo. Sempre che, ovviamente, Città del Messico esista ancora».

Incendio in una nave Nube tossica su Augusta

AUGUSTA (Siracusa). Ore di panico nel porto di Augusta dove, dalle 22 di venerdì, dalle stive della nave egiziana «Ezzel Din Repaat» si è sprigionata una colonna di fumo che ha dato origine ad una nube tossica. La nube, composta di ossido di azoto, era alimentata dall'auto combustione di prodotti fertilizzanti. In serata la capitaneria di porto di Augusta ha reso noto che la situazione era ormai sotto controllo e che dalla nave non fuoriusciva più fumo.

Sul mercantile egiziano di cinquemila tonnellate probabilmente una scintilla ha innescato il fenomeno di autocombustione. Sullo scafo erano presenti 15 persone che non hanno subito alcuna conseguenza, essendosi immediatamente allontanati dopo il segnale d'allarme.

In due delle tre stive del mercantile erano contenute circa cinque tonnellate di materiale fertilizzante non organico. Probabilmente una scintilla ha dato origine ad un processo di decomposizione delle sostanze, chiamate «15 - 10 - 21» dalle percentuali degli elementi che le compongono (fosforo, azoto e potassio), che ha prodotto una colonna di fumo ritenuto tossico.

Per mettere fine al fenomeno sono intervenuti vigili del fuoco e capitaneria di porto. Gli uomini hanno lavorato per circa 24 ore e al momento in cui scriviamo sono ancora impegnati nell'operazione di scarico sulla banchina dei fusti. In tarda serata in una delle tre stive c'erano ancora segni di combustione che, a detta dell'ufficiale della capitaneria di porto di Augusta, non provocavano più fumo tossico.

Momenti di tensione sono stati vissuti nella lunga giornata di ieri quando la nube tossica si è addensata nel cielo fra Augusta e Priolo. Convocati in prefettura i vigili del fuoco e la capitaneria di porto, era stata presa in considerazione l'opportunità di disancorare la nave egiziana e di trasportarla largo nel caso le condizioni meteorologiche (ieri favorevoli) fossero improvvisamente cambiate. L'operazione avrebbe permesso al fumo di disperdersi verso il largo e le eventuali fiamme alimentate dal vento non avrebbero costituito un pericolo per il porto di Augusta.

In serata l'ufficiale della capitaneria di porto, appena rientrato dopo aver collaborato alle operazioni di spegnimento sulla nave, ha raccontato come la situazione fosse ormai completamente sotto controllo, che non esisteva alcun pericolo e che ad operazione completamente conclusa da parte dei vigili del fuoco si sarebbe proceduto ad una totale ispezione delle stive del mercantile per cercare di scoprire le cause che hanno provocato l'incidente.

CAVALLI & CORSE

Causa difficoltà meteorologiche e mancanti collegamenti aerei il nostro giornale non è stato distribuito nei giorni scorsi nelle seguenti località:

Ascoli Piceno, Avellino, Aversa, Bari, Barletta, Benevento, Brindisi, Cagliari, Campobasso, Catania, Chianciano, Chieti, Cosenza, Eboli, Foggia, Foligno, Isernia, Lecce, Macerata, Manfredonia, Pagani, Palermo, Perugia, Pescara, Porto Civitanova, Porto San Giorgio, Reggio Calabria, Salerno, San Benedetto del Tronto, Sassari, Taranto, Teramo, Terni, Torre Annunziata, Trani.

Ce ne scusiamo vivamente con i lettori assicurandoli nel contempo che stiamo predisponendo tutte le misure necessarie per assicurare il regolare arrivo del giornale in tutta Italia.