

Inquinati



Chicco Testa «Roma rossoverde»

RINALDA CARATI

«Un impegno gravosissimo». Da qualche mese Chicco Testa è ministro all'Ambiente del governo ombra del Partito comunista italiano. «Sono aperte in Italia centinaia di vertenze ambientali. L'impressione è che ci si trovi in una fase di ridefinizione di tutte le regole in questo settore. Mi ha molto colpito l'aspetto, direi quasi l'eccesso di domanda rispetto a una struttura come questa del nostro governo ombra, che è spesso visto come un punto di legittimità e di certezza molto più alto rispetto a quanto siamo in grado di garantire effettivamente. Ma quali sono le urgenze?»

In Italia per l'ambiente siamo muovendo i primissimi passi. Quindi lo spazio di lavoro è enorme; e il terreno non è eccessivamente compromesso, come si potrebbe credere. Certo potrebbe comprometersi molto rapidamente. Quindi è indispensabile evitare la stratificazione di interventi sbagliati, quel continuo rincorrere le emergenze, che fa sì che i problemi strumentali non si affrontino mai. Non si affronta, per esempio, una questione che io considero decisiva: la creazione di una intelligenza pubblica. Non abbiamo ancora un centro di guida delle politiche ambientali sufficientemente forte: il ministero dell'Ambiente, quello governativo naturalmente, come il rischio di diventare rapidamente un centro di trasferimento della spesa, una specie di piccolo ministero dei Lavori pubblici, che invece di costruire case e strade, costruisce depuratori, o discioglie dei rifiuti, o altro. Ma questo non fa una politica ambientale.

Dal tuo ruolo nel governo ombra, come giudichi la situazione di Roma?

Credo che i problemi siano stati correttamente individuati nel progetto di legge «Roma capitale» che è stato presentato nei giorni scorsi; i problemi sono tantissimi naturalmente; ma quello principale è costituito dall'accoppiamento tra problema del traffico e problema della configurazione della città. Nel disegno di legge è messa molto bene in rilievo la questione della creazione del sistema direzionale orientale che deve corrispondere ad uno svuotamento delle funzioni direzionali, soprattutto ministeriali, nel centro della città. Contestualmente, ma solo in questo modo, si può pensare di affrontare i problemi del traffico, che è la causa principale di

disagio del cittadino romano; e che è un problema anche in termini economici, di perdita di produttività, di difficoltà di lavoro. Mi sembrano ottime soluzioni la creazione dell'anello ferroviario, il collegamento tra anello ferroviario esterno e la rete metropolitana. Contemporaneamente, come fase di passaggio, una scelta coraggiosa, fatta solo a Roma ma che bisogna perseguire è quella della specializzazione dei percorsi viari, con la destinazione di intere strade ai mezzi pubblici.

Credi che Roma potrebbe essere un'area metropolitana «pilot» rispetto a qualche specifico elemento ambientale?

Per le città italiane non esistono soluzioni esemplari: ogni città ha le sue precise caratteristiche, e bisogna «appropritarle» del carattere di ogni città, cioè saperle vedere. E così capire, cogliere cosa fare. Roma ha il patrimonio archeologico più importante del mondo, credo; e io vedo una Roma che fa di questo patrimonio uno dei tratti distintivi del suo carattere: è un elemento a cui vanno piegate altre scelte. Allora, ad esempio, la proposta della creazione del parco archeologico, se vogliamo, significa la creazione di un grande parco all'interno della città, e verso l'Appia: un parco che deve svolgere a Roma la funzione di tutela dei beni culturali; ma anche la funzione che in altre città svolgono i grandi parchi pubblici, che noi abbiamo solo in parte, in quello che rimane delle ville storiche.

Cosa puoi dirmi sulla questione della tassazione sull'inquinamento?

Attenzione: non è un provvedimento punitivo. La funzione dei provvedimenti fiscali da applicare ai problemi dell'inquinamento ha una sua

precisa collocazione teorica: si parte dal presupposto che il prezzo di mercato di una certa merce, un certo prodotto, un certo servizio, non tiene conto del costo ambientale; quindi dobbiamo intervenire artificialmente su questo sistema di prezzi, per portare in evidenza i costi: sui quali, da questo punto di vista, il mercato è bugiardo. Se questi costi vengono portati in evidenza, una serie di produzioni ad alto impatto ambientale, ora economicamente vantaggiose, diventerebbero economicamente svantaggiose. Un esempio molto preciso si può fare sul prezzo delle tariffe elettriche: in due anni il costo dell'elettricità è diminuito, in termini reali, del trenta per cento. Non a caso a questa diminuzione è corrisposto immediatamente un aumento gigantesco dei consumi: non solo, ma quel che è più grave, c'è stata una drastica riduzione degli investimenti in risparmio energetico. E rimane da aggiungere che il principio è «chi inquina paga», non «chi paga inquina». Quindi le tasse ambientali noi le concepiamo in funzione rallocativa, cioè devono servire per spostare risorse da un settore all'altro, da una tecnologia all'altra; ho l'impressione che il governo invece possa interpretare, come dicono gli economisti, in funzione redistributiva: «siccome abbiamo bisogno di quattrini, tra le tante tasse, mettiamone anche qualcuna sull'ambiente, allo scopo di far soldi». Ma se la tassa ecologica funzionasse bene, il gettito dovrebbe essere uguale a zero, il che vorrebbe dire che, attraverso quella tassa ecologica, si è riusciti a scoraggiare fino al punto finale l'uso di quel determinato prodotto: ove naturalmente io non penso che la gente debba smettere di consumare energia elettrica ma devo cercare di contenere l'uso di quel consumo alla effettiva utilità, eliminando tutti gli sprechi.

La questione ambientale ha un peso adeguato nella campagna elettorale per il Comune di Roma?

Per quanto riguarda il Pci mi sembra un peso molto grande; intanto tra i candidati ci sono personaggi di valore come Cederna, De Lucia, Cannata; e la questione ambientale nelle proposte c'è, direi completamente, e c'è nel modo migliore. Non sono proposte per ripulire un po' la città, ma proposte che danno, insieme, una risposta ambientale e di ristrutturazione della città; una città che alla fine potrebbe funzionare meglio, essere più bella e più vivibile...

E le altre forze politiche?

Io vorrei sapere i problemi delle altre forze politiche, devo dire anche quelli dei verdi; vorrei vedere altre proposte, non le conosco abbastanza; il mio amico Amendola, a cui auguro tanta fortuna, dice che il primo problema è levare il traffico dalla città. Sì. Come? E vorrei accennare a un'altra questione. Qualcuno ha parlato di un patto segreto tra il Pci e i Verdi di Roma. Io posso dire che il patto segreto non c'è: ma perché ci fosse e vorrei che fosse un patto ufficiale. Vorrei che i Verdi guardassero i programmi delle diverse forze politiche e dicessero che cos'è che non va nel programma del Partito comunista italiano per Roma; e se non ci trovano difetti, allora il fatto che loro non decidano di avere un accordo elettorale chiaro con il Pci può anche essere un piccolo segnale di opportunità; o un volersi tenere le mani libere. I verdi hanno detto un po' a mezza bocca «no, mai con Giubilo»; bene; ma se non vi piacciono le cose che fa, il Pci ditelo; comunque lo ripeto, io sono perché noi lavoreremo perché questa convergenza ci sia, e sia esplicita.

Una cosa un po' scherzosa per finire. Un dieci e lode e un zero in condotta, su Roma e ambiente?

Un dieci e lode lo darei al mio amico Cederna, che testardamente insiste con idee giuste. Ed è riuscito a farle diventare senso comune nel Partito comunista italiano, e in una parte dell'opinione pubblica romana. Lo zero forse lo darei ad Andreotti, che non capisco perché continui a sponsorizzare uomini di così scarso valore, ecco...

Pillole per un'ecopolis

FABIO LUPPINO

ARIA. L'atmosfera della capitale, senza distinzione tra centro e periferia, è di colore grigio e spesso maleodorante. L'ossigeno va via via attenuandosi, lasciando il posto a massicce dosi di anidride solforosa, ossido di azoto, ossido di carbonio, particelle sospese, idrocarburi e piombo.

BUS. L'oceano di automobili che quotidianamente paralizzano il centro storico fa il paio con un servizio di trasporto pubblico inefficiente. 3202 gli autobus a disposizione dell'Atac, di cui ben 644 stanno fermi in deposito. Complessivamente Atac e Acoral hanno perso nel triennio 85/88 il 21% di passeggeri. I disagi dei trasporti sono strettamente collegati ad un'adeguata politica di liberazione dal traffico nel centro storico e la promozione delle corsie preferenziali. Meno auto, meno inquinamento.

CASA. Il riscaldamento delle abitazioni è una delle fonti inquinanti. La situazione potrebbe cambiare se al posto di tanti piccoli impianti fosse utilizzato il teleriscaldamento. Regola prima, comunque, è evitare lo spreco, l'eccesso.

DEPURATORI. Sono quattro e sono pochi. Soltanto la metà dell'acqua trattata subisce l'abbattimento del carico inquinante, per il 40% c'è solo una purifica parziale, quando manca del tutto.

ELETRICITÀ. Ovvero energia pulita, sempre se non spreca. Si lega con la

voce bus. A Roma non esiste una serie rete di bus non alimentati a carburante. Sarebbe una soluzione, non la sola, a due tipi d'inquinamento: è stato calcolato che il rumore prodotto da un bus elettrico è di 10 decibel inferiore di uno a gasolio (71 dBA contro 81 dBA). E poi non ci sarebbe fuoriuscita di fumi neri.

FOGNE. Alcune borgate sono totalmente sprovviste. A questo dato deve essere collegato quello già menzionato dei depuratori.

GAS. Sono troppi. Roma è una città industriale, tra le prime in Italia. A tutt'oggi, non esiste ancora un censimento dei potenziali inquinanti, azienda per azienda, che consenta di verificare la qualità dei fumi scaricati nell'aria, caso per caso.

HOBBY. La scelta di modelli di vita diversi. Un cambiamento culturale, per salvare la cultura della città.

INQUINAMENTO. Ecco un'occasione per fare il punto. Dappertutto bilanci negativi: dal Tevere al mare in pessime condizioni, all'aria e ai rumori. La parola chiave per uscire è considerare la città un bene da conservare, non da consumare.

LAeq. Livello equivalente continuo del rumore ambientale misurato in presenza della specifica sorgente disturbante. Il LAeq medio nella capitale di giorno è pari a 72,5 decibel, e di notte 64 decibel.

MONITORAGGIO. I dati sull'inquinamento sin qui co-

nosciuti derivano da controlli parziali e temporanei. Nella capitale non c'è alcuna verifica sistematica della qualità dell'aria, come avviene per Milano. È l'unico strumento che consente di adottare seri provvedimenti è appunto il monitoraggio.

NOCIVITÀ. L'inquinamento non ci fa paura, come tutte le cose che non si toccano, che non ci toccano. Eppure ci sarebbero fondati motivi per una pacifica rivoluzione civile. L'aria viziata che respiriamo e l'eccesso di rumori a cui siamo quotidianamente esposti crea seri danni alla nostra salute, danni psichici, psicosomatici, alterazioni delle vie respiratorie, il cancro.

OPACIMETRI. Il mezzo tecnico che consente il controllo dei fumi di scarico delle automobili. I dati, tutt'altro che confortanti, della campagna «Motore diesel pulito» promossa dal Comune in collaborazione con l'AcI, dimostrano che agli agenti inquinanti di per sé si aggiunge la cattiva manutenzione dei motori che raddoppia la gravità. Anche in questo caso, controlli non sistematici non consentono di conoscere ed intervenire.

PIOMBO. Sott'accusa la benzina. Mentre il governo della California si appresta a far uscire Los Angeles, entro il 1998, dall'era del petrolio per carburante, promuovendo l'alcol ed il metano, noi siamo fermi alle dissertazioni sulla benzina «verde». Per ridurre l'inquinamento atmosferico a Roma, come in tutte le città congestionate da smog e traffico, bisognerebbe promuovere su larga scala l'uso di benzina senza piombo e marmitta catalitica.

QUOTIDIANO. Sono infiniti i gesti quotidiani che contribuiscono ad amplificare il tasso d'inquinamento generale: motori accesi al semaforo, il fumo delle sigarette, il riscaldamento in funzione quando non serve, il clacson spaccatimpani, i condizionatori, le urla etc.

RUMORI. La seconda voce dell'inquinamento acustico. Secondo l'Ocse il livello medio di rumore di una città come Roma non dovrebbe superare i 65 decibel di giorno e i 55 di notte. Se andiamo a rivedere quanto detto alla lettera 1 ci accorgiamo che stiamo largamente fuori norma. Al centro di questo problema, ancora una volta, il traffico. Basta sapere che dimezzando le automobili circolanti in un'area come il centro storico il rumore si abbassa soltanto di tre decibel. Quanto resta invariato se ad una diminuzione di auto corrisponde un aumento di velocità delle stesse.

SMOG. La comparsa di questa parola nell'uso comune coincide con lo stadio pervasivo dell'inquinamento cittadino. Preferiremmo se ne facesse a meno.

TEVERE. Potrebbe essere navigabile, potrebbe essere più pulito, potrebbe nascondere un parco intorno alle sue sponde. E invece il fiume della capitale è diventato un simbolo del degrado della città. È urgente un piano di bacino.

URBANIZZAZIONE. I piani per i nuovi insediamenti realizzati negli ultimi 30 anni non sembrano essere stati congegnati per garantire un equilibrato rapporto tra le parti del tutto. Prima di far posare un solo mattone sarebbe necessario sapere quanto contribuirà alla diminuzione dell'inquinamento acustico e atmosferico.

V.I.A. Valutazione di impatto ambientale. Questa parolina dovrebbe presiedere a qualsiasi attività intrapresa sulla città.

ZERO IN CONDOTTA. A tutti coloro che non hanno fatto nulla per la vivibilità della capitale, o che peggio ancora hanno fatto i pompieri per sminuire la gravità dei problemi legati all'inquinamento, dallo Stato all'amministrazione comunale. Zero in condotta anche a chi continuerà a promettere senza fare.

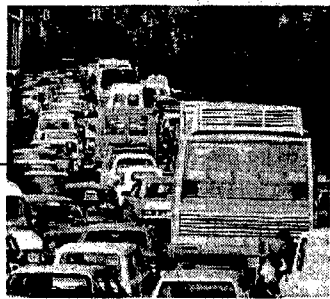


In giro per la città su due ruote con una mascherina per proteggersi dai fumi e dalle polveri. Un gesto nato come una protesta e divenuto ormai un'abitudine.



Fumi, rumori e...
Cercasi ossigeno

A PAGINA 24



Quel decibel
di troppo

A PAGINA 25



Un fiume
ad alto rischio

A PAGINA 26