

**Dichiarata l'emergenza inquinamento
Livelli record del biossido d'azoto
prodotto dai tubi di scappamento
Chiuse al traffico pesante alcune arterie**

**Domani niente carico e scarico merci
Stop ai Tir in città lunedì e martedì
Appello ad usare tram e metropolitana
Lega ambiente: «È troppo poco»**

Milano soffocata dai veleni

A Milano blocchi volanti del traffico, circolazione vietatissima per i Tir lunedì e martedì, niente carico e scarico dei furgoncini domani, multe per chi sosta lungo i Bastioni adiacenti al centro storico, appelli a portare i figli a scuola col tram e il metrò. «Troppo poco» protesta la Lega ambiente - chiudete scuole, uffici e fabbriche. I veleni da traffico toccano record mai raggiunti neanche nell'89.

ROBERTO CAROLLO

MILANO. Come l'anno scorso, peggio dell'anno scorso. Se nell'89 fu soprattutto l'anidride solforosa, quella prodotta dal gasolio da riscaldamento, a provocare il famoso allarme rosso, oggi è il biossido di azoto prodotto dagli scarichi delle auto a far scattare l'allarme superando ogni soglia precedente. Così da ieri alcune grandi vie di scartamento, quelle dove più alta risulta la concentrazione del micidiale biossido di azoto, sono chiuse al traffico pesante, domani niente carico e scarico delle merci, da lunedì mattina a martedì sera città vietatissima per i Tir, e da sabato blocchi volanti antingorco e multe senza pietà per chi sosta lungo la cerchia delle vecchie Mura Spagnole, quella adiacente al vecchio centro storico già chiuso alle auto private. E soprattutto appelli agli automobilisti perché rinuncino alle quattro ruote. Troppo poco, protesta la Lega ambiente, che accusa il sindaco Pillitteri e la giunta rosso-verde di «incapacità amministrativa» e chiede il blocco totale del traffico, chiusura di scuole, uffici e fabbriche. Un palliativo anche secondo i vigili urbani. «Si dà la sensazione - protesta Ferdinando Longobardo della Cgil funzione pubblica - di voler solo dirottare il traffico per allontanarlo dalle centraline di rilevamento. Noi siamo disponibili a scendere in massa per le stra-



Una veduta dall'alto della città sotto la cappa di smog. A destra, un venditore ambulante di souvenir costretto, per poter lavorare, a proteggersi con la mascherina

dell'aria, nelle vicinanze di Città Studi, il record assoluto con 530 mg di biossido di azoto. Più a sud, in viale Liguria 410, 447 in viale Marche, ieri mattina Pillitteri ha riunito gli assessori al Traffico, alla Sanità e all'Ecologia, insieme all'ufficio sanitario, al caporipartizione dei Trasporti e al comandante dei vigili. La decisione? Dirottare i mezzi pesanti da viale Liguria e bloccare temporaneamente la circolazione di tutti i veicoli in via Juvara. Così alle tre del pomeriggio sono comparsi vigili e barriere tra le proteste e la sorpresa degli automobilisti. «Lo scopo - ribadisce l'assessore al Traffico Augusto Castagna - è quello di dissuadere dall'uso dell'auto. Non solo, faremo blocchi volanti ovunque sarà necessario come nel periodo natalizio». E da domani mano pesante, con tanto di multe e rimozione dell'auto, per chi parcheggia lungo i Bastioni. «Colpiremo sen-

za pietà, d'ora in poi la multa per divieto di sosta non sarà più un'eccezione, ma la regola». Sempre l'assessore Castagna, durante una visita al Treno Verde della Lega ambiente che, in via della sorte, proprio in questi giorni fa tappa a Milano prima di partire per Ancona, ipotizza un blocco totale del traffico nel fine settimana. «Se l'inquinamento continua io non sarò disponibile a misure di basso profilo e dubbia efficacia come le targhe alterne». Nei giorni scorsi la Lega ambiente aveva proposto di spostare gli orari di ingresso delle scuole, per alleggerire la pressione sulla metropolitana e scaglionare il traffico privato. «Dite ai vostri genitori di non accompagnarvi in macchina - è l'appello di Castagna alle scolaresche - non è né un piacere né un gesto di affetto, ma solo un danno alla vostra salute». «Apprezzo gli sforzi dell'assessore nella bat-

taglia antitraffico - replica Carlo Monguzzi, il segretario della Lega ambiente - ma per noi ha senso solo un blocco totale del traffico nei giorni ferati. Più duro all'indirizzo del sindaco per le decisioni del mattino. «Si chiudono le strade dove viene rilevato l'inquinamento, come gli struzzi, siamo al di là del bene e del male, è un'offesa all'intelligenza, un modo clownesco di affrontare i problemi». Pillitteri non replica, ma nel pomeriggio (nel frattempo il biossido di azoto supera quota 600) riunisce di nuovo gli esperti a palazzo Marino ed emette l'ordinanza che vieta la circolazione dei Tir lunedì e martedì e dei furgoncini domani. Perché fino a martedì? Perché fino a quel giorno, secondo i meteorologi, permarrà l'alta pressione. E se freddo e secco continuassero anche dopo il 15? «Allora vedremo il da farsi».

Tra gli imputati automobili e riscaldamento

ALESSANDRA LOMBARDI

MILANO. Milano torna a rivivere l'incubo dell'emergenza-inquinamento che l'anno scorso, fra gennaio e febbraio, condusse la città sull'orlo dell'allarme rosso. I primi segnali dell'escalation hanno cominciato a manifestarsi già ai primi di dicembre dell'89, con le centraline di rilevamento della qualità dell'aria che strombavano valori di biossido di azoto (No2), anidride solforosa (So2) e monossido di carbonio (Co) sempre più alti, pericolosamente oltre i primi livelli di guardia. E ora si replica, in modo ancora più drammatico. Si respira male, a Milano. L'aria è fuliginosa e puzza. I pochi ciclisti si difendono come possono, zigzagando fra le auto in colonna con una mascherina sulla bocca, a gente impara a destreggiarsi, giocoforza, con nomi di composti chimici, sigle, valori espressi in microgrammi al metro cubo, e via decrittando i crudi bollettini dell'inquinamento atmosferico, pubblicati - con tanto di disegni e tabelline - ogni giorno dalla stampa. I nemici più feroci dell'atmosfera sono le sostanze emesse dai tubi di scappamento: il biossido di azoto e il monossido di carbonio, a cui si aggiunge, in un cocktail micidiale, l'anidride solforosa prodotta da oltre 45 mila caldaie. L'inquinante da riscaldamento è nel mirino di un'ordi-

nanza del Comune, già in vigore dall'inverno scorso, che impone l'uso di gasolio a basso tenore di zolfo e l'estensione del metano per il riscaldamento: un provvedimento amministrativo sacrosanto, che però non ha potuto impedire inattesi e vistosi superamenti della prima soglia di pre-allarme (fissata in 250 mg al metro cubo), facilmente spiegabili con le temperature rigide di questi giorni, ma anche con la grossa difficoltà ad eseguire decine di migliaia di controlli sulle forniture di combustibile vendute dai grossisti agli amministratori dei condomini. E se l'So2 dovesse impennarsi oltre il secondo «letto» (500 microgrammi), il Comune si troverà alle prese con dikatt impopolari, come lo spegnimento dei termosifoni per diverse ore al giorno. E quanto prevede la procedura messa a punto l'anno scorso da una commissione prefettizia che detta una griglia di misure, differenziate a seconda dei livelli di inquinamento, per proteggere la salute pubblica. Il dispositivo di «smog allarme» fissa due fasi: la prima, meno grave, fa scattare solo inviti pressanti a non usare l'auto e ad abbassare i termosifoni; la seconda innesca l'emergenza vera e propria, con il divieto assoluto di circolazione dei mezzi privati, blocco



dei riscaldamenti dalle 10 alle 17, chiusura delle scuole e fermata degli impianti industriali alimentati a carbone e a olio combustibile. Una prospettiva non remota, in questi giorni di «passione». Gli sforzi più consistenti della giunta rosso-verde, per frenare la corsa a rotta di collo verso l'emergenza, si sono concentrati sul traffico, inascuribile fabbrica di veleni mozzafiato. Quasi un'impresa disperata nella Milano dei servizi e del terziario. Una Milano iperurbica, inarrestabile, che produce e fagocita ogni giorno qualcosa come 4 milioni e mezzo di spostamenti, il 61% dei quali interni, il 28% in ingresso da parte dei non residenti e appena il 10% in uscita. Una Milano-calamita che, oltre alle sue 750 mila vetture, attira sulle strade quotidiane circa 700 mila veicoli e due, nelle ore di punta del mattino, il suolo occupato

dalle auto in movimento è nove volte superiore a quello impegnato dai mezzi pubblici, mentre il 40% delle strade è inghiottito da auto in sosta. E ancora, dove negli ultimi vent'anni la circolazione è aumentata del 260%, con oltre 230 mila nuovi veicoli immatricolati nell'89, pari all'11% del totale nazionale. Cifre impressionanti da boom della motorizzazione, contro le quali si batte a testa bassa l'assessore al Traffico, il comunista Augusto Castagna: «Il traffico è come un fiume in piena, se non riusciamo a diminuirne il flusso romperà gli argini e sarà paralisi e asfissia. Come fare? Spostando quote sempre più consistenti di mobilità sul trasporto collettivo. A maggio entrerà in funzione la terza linea della metropolitana, che darà una boccata d'ossigeno. Ma, per l'inquinamento, è l'inverno il banco di prova più cruciale».

Tra polemiche e accuse da martedì nella capitale le sfilate primavera-estate '90. Richiesto un incontro urgente col sindaco Carraro

L'Alta Moda lascia, Roma tradita

Lampi di temporale, l'Olimpo dell'Alta Moda manda bagliori coruscanti e, tra sete e voile, paillettes e ricami-gioielli costosi come diamanti veri, scende sul sentiero di guerra. Nell'imminenza delle sfilate primavera-estate '90 dell'Haute Couture a Roma previste in un calendario piccolo piccolo dal 16 al 18 prossimo, tutti i grandi romani accusano. Traditi, abbandonati, oscurati: sacrificati a Parigi.

MARIA R. CALDERONI

ROMA. Chi può, ha già fatto il salto, preso il Concorde e occupato il suo posto sotto la Tour Eiffel. Vedi Gianfranco Ferré, ormai uomo di punta della Maison Dior, vero impero mondiale della moda; vedi Versace, Armani, Romeo Gigli, Angelo Tarantini, una autica corrente a senso unico che porta con sé, irrimediabilmente, lo scettro del regno e le luci della ribalta. Il colpo di grazia, in questi ultimi giorni, l'ha dato Valentino. Anche lui «lascia» a favore di Parigi, subito dopo l'inaugurazione della sua Accademia di piazza Mignanelli, subito dopo aver presentato sulla neletta passerella romana soltanto un piccolissimo «saggio» della sua collezione di prima grandezza. Gli altri, quelli che restano, si sentono di colpo, nell'ex Roma ruggente, come parenti

Abate, presidente di quella Camera nazionale della moda messa esplicitamente sotto accusa dagli stilisti capitolini, non si allarma più di tanto. «Se Roma non è Parigi, se Parigi è una pedana più grande di Roma, che cosa ci possiamo fare? Sembra arrendersi a un fato ineluttabile. Però non vuole sentire parlare di crisi della Moda italiana. «Caso mai è la crisi dei contenitori», la «scelta storica» degli spazi che non ci sono, della cornice mondana - che è quella che è, e non certo quella parigina - della stampa italiana - spesso deviatrice e di quella internazionale - che ci trascura, e soprattutto di quegli «appoggi ufficiali» e di governo che non si vedono mai. Ceneri e diamanti. La grandeur della nostra Alta Moda inciampa o impallidisce, senza piccoli cabotaggi e indifferenza istituzionalizzata. Anche quest'anno dunque, le sfilate non avranno una sede adeguata. Nel luglio scorso siamo stati criticati - dice Loris Abate - perché abbiamo investito 500 milioni nel padiglione della Moda allestito a Villa Borghese. Adesso il padiglione non c'è, quest'anno 500 milioni non ci siamo sentiti di spenderli e chi si arrischia, con l'Italia del Mundial che in-

combe». Così è. Quella specie di Formula Uno dell'abbigliamento che è la nostra Alta Moda, quella macchina del lusso spinto che muove aziende a nove zeri, sembra dunque approdata ad un binario critico. Al punto che dr. Abate, finalmente scosso, ha chiesto al neo-sindaco Carraro un incontro urgente per martedì. Gli spazi, certo, il governo che sta con le mani in mano, gli 11 mila miliardi di attivo che la moda rende alla nostra bilancia commerciale e che non vengono reinvestiti nemmeno in piccola parte, certo. Ma il malessere che serpeggia tra i pur sempre magnifici 13 che da martedì sfilano a Roma (Bandini per Alba, Clara Centinaro, Litrico, Laug, Gattinoni, Gallizine, Sarti, Balestra, Lancetti, Milla Schon, Raffaella Curjel, Barocco, Valentino) affonda radici in un terreno assai duro. In un terreno che vede la Moda italiana sulla via di diventare il classico vaso di coccio tra munitissimi vasi di ferro.

Anche quello apparentemente ilare del fashion è infatti un mercato che, proprio in vista della Grande Europa, sta oggi mutando rapidamente, sotto la rapace forza d'urto dei gruppi più forti. Basta uno sguardo. Karl Lagerfeld lavora non solo per la sua collezione parigina, ma anche per le Pendle e per il prestigioso Chanel; Gianfranco Ferré firma il suo prêt à porter ma anche l'alta moda Dior. Clude Montana è anche l'uomo di Lanvin; Angelo Tarantini firma Laroché. Sili, marchi, cervelli in fulminea concentrazione, pool creativi ed economicamente potentissimi già dominano la scena internazionale; il testimone del comando, nel mondo miliardario del lusso e del voluttuario, sta per passare, se non è già passato, nelle mani di pochi. Malumori ben comprensibili. Nel gioco mondiale, Parigi spegne Roma. Al massimo fra due anni, una grande «Maison» della moda sarà pronta e sfavillante appunto a Parigi. La «Casa» - che sembra fatta apposta per consacrare la capitale francese come centro mondiale della moda - vedrà la luce nel sottosuolo dei Giardini delle Tuileries, 9 mila metri quadrati perfettamente attrezzati, con 4 sale per le sfilate, 4 mila posti e opportunità per tutti, prêt a porter maschili e femminili, alta moda, manifestazioni culturali, mostre, promozioni, incontri, rassegne, meeting con la stampa. Appunto a Parigi.

Signori, è nata la pubblicità-dialogo!

ROMA. Che cosa ci faceva leri Chicco Testa, deputato del Pci e ministro ombra per l'ambiente, in un spazio pubblicitario comprato, sul Corriere della Sera, dall'industria che inquinava, la Federchimica? Diceva la sua sulla plastica, e Andrea Mattiussi, di Federchimica, controbatteva. Scrive Testa: «Se c'è un simbolo a portare a testimonianza della civiltà dell'usa e getta, difficile trovarne uno migliore». Ricorda «le vestigia di questa decivilizzazione» che il popolo inquinatore ha lasciato «ben visibili». Enumera le virtù che si tramutano in peccati di que-

sto materiale «abbondante, a basso costo, praticamente indistruttibile» e aggiunge che «la plastica ha davanti a sé una nuova sfida: dimostrare che la sua superiorità in molte cose non è un handicap insuperabile in campo ambientale». Mattiussi replica rivendicando alcuni meriti dell'usa e getta (dalla «comodità» all'utilità di oggetti come le stringhe monouso) e, soprattutto, vantando un gallone, per gli industriali chimici, in campo ecologico: la creazione dell'istituto per la valorizzazione riciclabile dei materiali. Ecco, dunque, «Faccia a faccia», nuova tappa

Ermete Realacci, presidente della Lega ambiente. Come mai il «patron» dell'ecologismo del Pci ha accettato questo «gioco» inventato dagli industriali? «Il fatto che sia uno spazio chiaramente a pagamento mi sembra una garanzia, rispetto alla pubblicità occulta che appare sui giornali», spiega Testa. «Naturalmente, se si fosse trattato di far pubblicità, tout court, alla Federchimica, non avrei accettato. Sicché è una tribuna aperta, pagata da loro. Che fosse «aperta» me ne sono assicurato in anticipo, verificando passo per passo quanto sarebbe

stato pubblicato». E Realacci, perché ha accettato? «In sostanza, perché mi è sembrato uno spazio in più per far conoscere l'opinione ambientalista. L'iniziativa è intelligente. Però se il confronto è vero. Non è stato così nel caso di Andreotti che ha espresso sull'industria chimica pareri educatori. Inaccettabili. Tanghe che noi, Lega ambiente, gli abbiamo mandato un telegramma di protesta». Ma all'ecologismo degli industriali chimici, Realacci ci crede? «Per ora vedo il fumo. L'arresto deve apparire...».

Nella Sua azienda come risolve quotidianamente i problemi tributari? Le piacerebbe

- avere una informazione tributaria, ogni settimana, tempestiva e completa....
- ridurre al minimo possibile il rischio di errate interpretazioni delle leggi tributarie e quindi di possibili gravi danni pecuniari e penali....
- avere sempre a disposizione nel proprio ufficio una organica e ragionata raccolta di leggi tributarie, di circolari ministeriali, di giurisprudenza per esteso, di risposte ai quesiti, di qualificati commenti dei più noti studiosi di diritto tributario e di penale tributario per consentire alla Sua azienda o al Suo studio una pronta consultazione delle novità legislative e interpretative....

Da quattordici anni, noi della rivista

il fisco

garantiamo tutto questo ai nostri 130.000 lettori

e in più, a richiesta, per i possessori di un minicomputer, possiamo far avere la raccolta su quattro compact disc ("fiscotronic") di tutte le pagine della rivista "il fisco" pubblicata dal 1980 al 1989, una raccolta consultabile con indici analitici, cronologici e per materia con la possibilità di avere dalla normale stampante ad aghi la riproduzione fotografica delle pagine che interessano.

Con l'opera "fiscotronic" e la rivista "il fisco" potrete avere quindi ogni anno il compact disc contenente l'annata precedente della rivista "il fisco".... un aggiornamento annuale continuo su compact disc e un aggiornamento settimanale su carta.

I CONTENUTI 1989 DELLA RIVISTA SU 7580 PAGINE

<p>334 Attualità Commenti esplicativi delle nuove norme</p> <p>177 Diritto penale tributario Per conoscere l'interpretazione e l'indirizzo giurisprudenziale penale</p> <p>576 Rubrica dei quesiti Risposte ai quesiti dei lettori</p> <p>441 Leggi e decreti Per essere tempestivamente informati sulle novità legislative</p>	<p>391 Circolari e note ministeriali Chiarimenti esplicativi del Ministero delle Finanze</p> <p>606 Giurisprudenza per esteso Come le Commissioni tributarie e la Cassazione interpretano e applicano le leggi</p> <p>11 Fisco internazionale Rassegne e informazioni tributarie dagli Stati europei e dal resto del mondo</p>
---	---

nel 1990, oltre a tutto questo, inizieremo a dare, gratuitamente, le dispense del nuovo Corso sul reddito d'impresa e sulla futura nuova legge IVA in vigore dal 1° gennaio 1991!

"il fisco" in edicola a L. 3.000 o in abbonamento

Quote abbonamento 1990, 48 numeri, versamento di L. 312.000 (Iva inclusa) con assegno bancario non trasferibile, o sul c/c n. 61844007 intestato a ETI s.p.a. - Viale Mazzini 25, 00195 Roma ■ Abbonamento biennale 1990-91 L. 592.800 (Iva inclusa) ■ "fiscotronic" con abbonamento biennale 1990-91 a "il fisco" L. 896.500 (Iva inclusa) ■ "fiscotronic" e Iva 4% su abbonamento a "il fisco" ■ Informazioni 06/8820300-8820316.