

Morsa dei veleni sull'Italia

La città alle prese con i veleni
A palazzo Marino da un maxischermo
l'avviso delle strade che vengono
di volta in volta chiuse alla circolazione



Un vigile urbano controlla i livelli di inquinamento atmosferico nel centro di Milano, accanto, uno degli apparecchi che visualizzano i dati rilevati dalle centraline. In basso, un ciclista cittadino munito di maschera

I cittadini collaborano Traffico diminuito del 20%

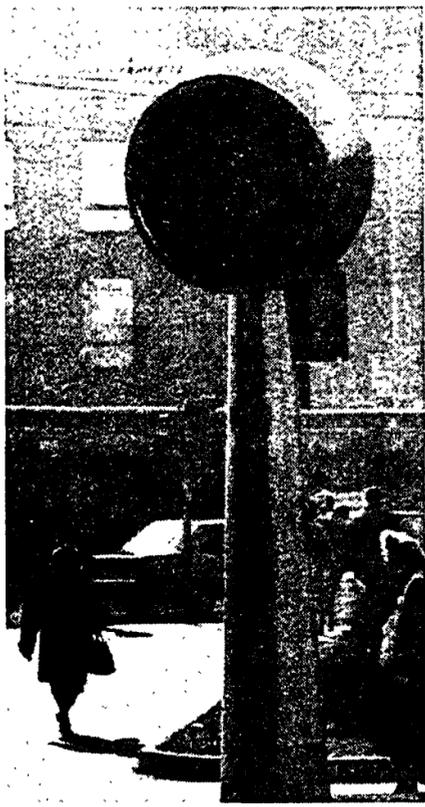
Milano assediata dallo smog: borbottano i vigili ma presidiano, protestano gli autotrasportatori per l'esilio forzato fino a martedì, anche i sindacati sono critici («si governa l'emergenza con l'emergenza»), mentre il ministro Ruffolo promette il monitoraggio nelle grandi città. Il traffico del venerdì sembra meno arembante del solito, ma l'inquinamento per ora non cala.

ROBERTO CAROLLO

MILANO. Sulla facciata di palazzo Marino campeggia un grande schermo. Lo chiamano «megascrén». Trasmette immagini di traffico mentre una voce avvisa la gente: «Ecco, in questa via potremmo bloccare la circolazione da un momento all'altro». È una specie di bollettino medico in diretta della mobilità cittadina, sempre nella morsa degli ingorghi e dello smog. I blocchi volanti di giovedì non hanno fermato il micidiale biossido di azoto che anzi proprio in via Juvara, teatro del primo blitz antitraffico, ha toccato quota 628, un record assoluto non troppo lontano dalla soglia (750) che fa scattare l'allarme rosso con blocco totale della città. Ma quella soglia di

750 è contestata da molti esperti secondo i quali già con 500-600 microgrammi i soggetti più deboli (asmatici, anziani, bambini) sono esposti a gravi rischi per la salute. Il bollettino giornaliero diffuso ieri dal presidio di Igiene e prevenzione sulla giornata di giovedì è impressionante. I veleni da traffico sono tutti oltre i limiti di sicurezza. Cominciando dal biossido di azoto: 628 microgrammi in via Juvara, 594 in viale Liguria, 368 in piazza Zavattari, 338 al Verzere, 381 in via Senato, 427 in via Cenisio, 423 in piazza Aquileia, 458 in viale Marche. Proprio in viale Marche stamattina «amici della Terra» verdi arcobaleno e radicali faranno un blocco stradale con

tanto di danza della pioggia. Una manifestazione chiaramente polemica verso la giunta, che gli ecologisti accusano di attendismo e minimizzazione. Ma l'NO₂ è alto anche nella cintura: 349 a Sesto San Giovanni, 387 a Cinesello, 346 a Limite, 331 a Legnano. Preoccupa anche l'ossido di carbonio che se respirato a grosse concentrazioni ha effetti ancora più gravi inibendo il trasporto di ossigeno ai tessuti e provocando crisi miocardiche e ischemiche. Anche il CO è sopra la soglia massima (dieci milligrammi per metro cubo): 14,8 in viale Marche, 15,7 in viale Liguria, 14,5 in via Senato, 12,6 in piazza Aquileia, 15,1 a Cinesello, 18,1 a Pioletto. Anche da Sesto un dato allarmante: le polveri sospese hanno toccato quota 294, la soglia di pericolo è fissata a 300. Eppure l'impressione è che la situazione stia migliorando. «Oggi - dice il comandante dei vigili, Eleuterio Rea - pochi blocchi volanti, la città sembra meno congestionata. Le proteste dei vigili? Per carità. Certo c'è tensione, è come in sala operatoria quando ci sono dieci operazioni urgenti, ma tutti lavorano al massimo. Ieri mattina i blocchi di via Juvara e viale Liguria sono stati rimossi. Via Juvara è una strada secondaria, i veleni si concentrano per una sorta di effetto tunnel, stretta tra viale Romagna e viale del Mille, dove gli incolonnamenti selvaggi sono all'ordine del giorno: si sta fermi minuti ai semafori pigliando nervosi sull'acceleratore col risultato di una miscela di veleni micidiale. Inutile dunque tener chiusa solo quella strada. Anche l'ufficio sanitario ammette. «I blocchi volanti? Un deterrente psicologico - dice il dottor Nieddu - se non funziona è chiaro che consiglieremo misure più drastiche». Se nonostante i divieti di circolazione per i Tir fino a martedì sera (ieri l'assessore ai trasporti Castagna ha diffuso un elenco di stazioni attrezzate per la sosta degli autotrasportatori fuori città) la morsa dell'inquinamento non si allenterebbe lo stop generalizzato potrebbe essere una scelta obbligata. Ma Pillitteri smentisce. «Siamo molto lontani dal pensare a chiusure di scuole, uffici, fabbriche. Tutt'al più si può adottare, come chiediamo da tempo al provveditore,



uno slittamento di apertura delle scuole. Si calcola che una apertura posticipata toglierebbe un 20% di traffico». Secondo il sindaco la città ha risposto positivamente. «Si segnala oggi un leggero miglioramento». Lunedì a palazzo Marino ci sarà un summit con i sindaci dell'hinterland, la Provincia e un inviato di Ruffolo, il direttore generale del ministero dell'Ambiente Corrado Cini. Quanto alle polemiche il sindaco sembra non preoccuparsi più di tanto. I repubblicani hanno chiesto un consiglio comunale straordinario domenica mattina. «Non se ne parla nemmeno» ribatte Pillitteri. I trasportatori protestano e accusano i bus del Comune di inquinare più dei loro Tir. «Ma se siamo stati i primi in Italia ad adottare i bus ecologici» replica il sindaco. E alle accuse di minimizzare dopo gli allarmi dell'anno scorso risponde: «Nell'89 avevamo un doppio fronte, perché c'era anche l'anidride solforosa, oggi abbiamo solo il traffico».

E la città come risponde? Con qualche mugugno ma collabora. Stando ai capipartizione dei trasporti e alla centrale operativa della vigilanza urbana ieri il traffico sarebbe calato almeno del 20% con blocchi volanti (pochi) solo al mattino. Ma molti milanesi il venerdì pomeriggio partono per i laghi o per la montagna. Il banco di prova sarà lunedì. Intanto c'è chi spinge per provvedimenti più drastici, fuori e dentro la giunta. I due assessori verdi Cinzia Barone e Pier Vito Antoniazzi

E l'urbanista propone: «Park and ride»

«Divieti, chiusure, ma non si agisce sulle cause strutturali. E queste si chiamano congestione da mancato decentramento. Perché la Fiera e la dogana in città? Perché tutto quel terziario che attira solo nuovo pendolarismo? Parcheggi di interscambio? Sì, ma fuori città, magari in corrispondenza con un metrò che arrivi fino alle tangenziali». Intervista all'urbanista Giuseppe Boatti, del Politecnico di Milano.

MILANO. Dice Pillitteri: «L'anno scorso avevamo i veleni da riscaldamento e quelli da traffico. Oggi abbiamo solo il traffico». Quello che Pillitteri non dice è che mentre per l'anidride solforosa la strada imboccata, metanizzazione e imposizione di bassi contenuti di zolfo nei gasoli, ha dato risultati, sul traffico si continua a navigare a vista. «È soprattutto - dice Giuseppe Boatti, urbanista, docente di pianificazione del territorio al Politecnico di Milano - non si interviene sulle cause strutturali. Perché ormai l'inquinamento è un fenomeno endemico. Anche se il tappo sulla tra gennaio e febbraio lo smog da traffico è oltre i limiti praticamente sempre, persino d'estate. Ho qui i dati diffusi più di un anno fa dall'Organizzazione mondiale della Sanità. Era il 12 ottobre dell'83 e da quell'indagine risultava che Milano era più inquinata di Parigi, di Pechino, di Tokio, di Sidney, di New York. Ma anche senza ricorrere all'Oms, basta vedere i dati delle centraline di casa nostra per capire che siamo oltre ogni limite, che il fenomeno è cronico. È la media annuale a imporre misure più drastiche».

Già, ma quali? Blocco totale della città? Non dico questo, ma chiedere qualche strada non serve, né serve scommettere alla cieca su provvedimenti futuri i cui effetti non sono dimostrati. Intanto bisognerebbe mettere in discussione l'attuale sviluppo. Nuove funzioni e nuovi insediamenti sono un moltiplicatore di inquinamento. Meno cemento per frenare i veleni dell'aria? Certamente. Non opzione zero, ma decentramento questo sì. Dico che la Fiera andrebbe trasferita, che è una vergogna che dopo vent'anni la Dogana sia ancora in città, che i grandi generatori di traffico pesante vanno mandati via. Altrimenti è inutile proibire per due giorni l'ingresso dei Tir. I grandi progetti di questi anni, dall'allargamento della Fiera in mezzo a Milano alla città tecnologica della Pirelli che dovrebbe sorgere alla Bicocca, a Montecity: tutti interventi destinati a crea-

re più congestione. Quei 12-15 milioni di metri cubi significano dai 200 a 250 mila posti di lavoro: un raddoppio del pendolarismo proprio nelle zone già più pressate. Così l'inquinamento può solo crescere. Nessuno ha ancora dimostrato che passante ferroviario e passaggio dalla gomma al ferro controbilanceranno tale impatto insediativo.

Primo dunque, non aggravare la malattia. E dopo? Dopo cerchiamo di lenirla intervenendo sul traffico, principale responsabile dello smog. Andare avanti a colpi di divieti è illusorio, come illusoria è una «de-regulation» in nome del diritto alla mobilità. La città mobile è efficiente se si muove. Ma oggi si muove? Allora decongestioniamo, via la Fiera, via la stazione dei pullman da piazza Castello, fuori la dogana. C'è già da anni il nuovo recinto a Segrate ma non è mai entrato in funzione. Lo Stato finanzia i Comuni solo se c'è in ballo lo stadio dei Mondiali.

E per ridurre le auto come si fa? Agendo sulla struttura dei flussi verso Milano che oggi è sostanzialmente centripeta e da tutta la regione. Affidarsi alle metropolitane in città non basta. Sa quanto costerebbe la quarta linea lungo i Bastioni? Tremila miliardi per 10 chilometri, quando l'inquinamento più forte è fuori dalla cerchia. Meno costose e più efficaci metropolitane a largo raggio prolungando quelle attuali. Lavorando in superficie e su tratti liberi si riducono i costi di un decimo. Cioè con quei 3 mila miliardi si farebbero 100 chilometri. Poi va organizzato l'interscambio, il trasporto pubblico da solo non ce la fa. Ma i grandi parcheggi vanno realizzati fuori dalla città, vicini alle tangenziali e sempre fino alle tangenziali dovrebbe arrivare il metrò. E nuove tangenziali sempre più all'esterno, specie a nord. È il principio del «park and ride», cioè parcheggio e proseguo. Allora si che il mezzo pubblico diventa competitivo, allora anche le restrizioni hanno un senso, perché impongono di qualche minuto e non di tre quarti d'ora. □ Ro. Ca.



A scuola tutti accompagnati in auto Proposta una settimana di chiusura

Al posto della settimana bianca gli studenti milanesi quest'anno si preparano a fare una settimana nera, affumicata dai gas di scarico delle auto. Ieri la giunta ha proposto una parziale chiusura delle scuole tra la fine di gennaio e gli inizi di febbraio e la posticipazione dell'orario di inizio delle lezioni. Dal prossimo anno si prospetta una radicale riforma del calendario scolastico.

SUSANNA RIPAMONTI

La signora rallenta, blocca la macchina stando in terza fila e dietro di lei si forma immediatamente un piccolo ingorgo di auto strombazzanti, costrette ad attendere con impazienza che il marciocchio scenda, affleri lo zaino e la merendina e si precipiti a scuola. Sono le otto e venti e la campana che segna l'inizio delle lezioni sta già suonando. La stessa scena si ripete all'infinito, tutti i giorni,

quando sono riprese le lezioni dopo le vacanze di Natale: le centraline di rilevamento della qualità dell'aria hanno subito segnalato un'impennata della curva dei veleni. Mamme e babbi, che alla mattina gareggiano con il tempo per rimettere in moto la macchina familiare, accompagnare i figli a scuola, fare un salto al supermercato e arrivare trafelati in ufficio, appena in tempo per timbrare il cartellino sono, loro malgrado, tra i principali responsabili dell'overdose di gas di scarico che ogni giorno ammorbida la città. Le sollecitazioni e gli inviti pressanti a cambiare abitudini non sono bastati a far scattare la coscienza ecologica del milanese medio e adesso la giunta comunale sta valutando l'ipotesi di una riforma radicale del calendario scolastico. Intanto, per far fronte all'emergenza si è pro-

posto uno slittamento dell'orario di inizio delle lezioni nei licci e negli istituti magistrali di Milano e dell'hinterland e una breve chiusura delle scuole a cavallo tra gennaio e febbraio. Ieri, nell'ufficio dell'assessore al Traffico Augusto Castagna, erano riuniti tutti i rappresentanti del mondo della scuola. L'assessore all'educazione, Adamo, ha rilanciato una proposta che aveva già anticipato tre mesi fa e che era stata accolta con tepore ma che oggi si rivela irrimediabile. «Dal prossimo anno - ha detto l'assessore - dobbiamo modificare il calendario scolastico, prolungando le vacanze invernali e anticipando o posticipando di qualche giorno l'inizio e la fine dell'anno scolastico». Già questa limitazione consentirebbe di alleggerire il flusso del traffico

nei periodi invernali, quando l'aria è appesantita dalle esalazioni degli impianti di riscaldamento. Ma nell'immediato è necessario prendere ulteriori provvedimenti. I sindacati confederali, il sovrintendente e il provveditore agli studi hanno accolto il suggerimento degli assessori Adamo e Castagna e hanno rivolto un invito ai consigli di istituto dei licci e degli istituti magistrali a spostare di un'ora l'orario di inizio delle lezioni. Se le scuole accetteranno questa proposta gli studenti entreranno in aula alle 9, consentendo uno scaglionamento del traffico mattutino.

Un altro piano che dovrebbe scattare subito è quello di favorire una breve chiusura delle scuole nelle prossime settimane. Gli esperti dicono ormai con assoluta certezza che tra la fine di gennaio e gli inizi di febbraio l'escalation dei veleni avrà una nuova impennata. Se si supererà la seconda soglia di rischio sarà inevitabile un black-out, ma per ora si tenta ancora la strategia della prevenzione. Accogliendo le proposte della giunta i sindacati confederali e le autorità scolastiche hanno invitato tutti gli organi collegiali della scuola a concentrare in quel periodo le festività che hanno a disposizione per organizzare attività extrascolastiche. Sarà una proposta di difficile gestione perché questo pacchetto di soli cinque giorni in parte è già stato utilizzato e in parte è destinato a gite scolastiche prenotate da tempo con agenzie di viaggi che adesso sarebbero poco propense ad accettare disdette. L'unico rimedio effettivo sarebbe la rinuncia all'automobile. La speranza è che almeno adesso la paura sia più forte delle abitudini.



Marielena Adamo

La legge «clean air» ha liberato Londra dallo smog

ALFIO BERNABEI

LONDRA. L'ultima volta che lo smog è rimasto intrappolato sulla capitale inglese è il monossido di carbonio ha superato di gran lunga i limiti stabiliti dalla World Health Organisation (dieci milligrammi per metro cubo di aria) è stato il 28 novembre scorso. Uno dei quattro centri che misurano l'inquinamento dell'aria a Londra (uno all'angolo di una strada del centro, uno sopra un tetto del centro, uno nell'est e uno all'ovest) ha registrato una punta mas-

sima di 19,3 milligrammi per metro cubo d'aria. Il giorno dopo la situazione è migliorata. Non c'è stato nessun allarme e in questi ultimi mesi non si sono riscontrati particolari motivi di preoccupazione. È il London Scientific Service che si occupa di raccogliere i dati relativi all'inquinamento dell'aria. La passa ai vari gruppi ecologici e al governo, più precisamente al dipartimento dell'Industria e commercio e al ministero dell'Ambiente che hanno il compito di sorvegliare la situazione attraverso l'intero paese.

Il Lss, nato dopo che il governo conservatore ha abolito il Greater London Council nel 1985, l'organismo centralizzato municipale che si occupava di gestire ed amministrare i servizi attraverso tutti i distretti della capitale, si è sviluppato come ente privato. Forse anche per questo, per maggior sicurezza, certi distretti della capitale hanno preso la precauzione di istituire loro centri indipendenti di raccolta dati per cui nel complesso a Londra la situazione è tenuta abbastanza

stabile, quella del biossido di nitrogeno si è aggravata. Booker aggiunge: «C'è stato un aumento nell'uso di benzina senza piombo e un anno fa il governo ha cercato di incoraggiare l'uso riducendone il prezzo, ma non ci aspettiamo di rievare miglioramenti apprezzabili prima di cinque o sei anni».

Il fatto che oggi la situazione dell'inquinamento dell'aria nella capitale inglese è relativamente migliore che nelle altre capitali europee è dovuto, ironicamente, alla gravità dello smog negli anni 50. Il fumo denso e giallastro che faceva tossire la gente obbligò il governo ad introdurre una legge chiamata Clean Air (aria pulita) che all'inizio degli anni 60 limitò o proibì l'uso di certi combustibili per il riscaldamento domestico, incluso il carbone. La legge venne pure applicata alle industrie e furono introdotti i filtri depuratori. Nel giro di pochi anni si riscontrò un drammatico miglioramento e oggi il fenomeno del cosiddetto «fumo di Londra» è stato consegnato al folklore. Naturalmente molto rimane ancora da fare

1921-1990
69 ANNI
DEL PCI
UNA GRANDE FORZA
MERIDIONALISTA PER
LA RIFORMA MORALE
E POLITICA DEL PAESE

MANIFESTAZIONE CON
OCCHETTO
DOMENICA 14/1/90
ORE 10,00 NAPOLI
TEATRO TENDA
PARTENOPE
VIA BARBAGALLO (PALASPORT)

PARTITO COMUNISTA ITALIANO

LA COMMISSIONE FEMMINILE NAZIONALE È CONVOCATA PER LUNEDÌ 22 GENNAIO ALLE ORE 9.30, PRESSO LA DIREZIONE DEL P.C.I., CON IL SEGUENTE ORDINE DEL GIORNO:

«Pratiche politiche, le forme della politica e del partito»