

A targhe alterne



Oggi il giorno più lungo per i romani
Carraro: «Paghiamo la mancanza assoluta di prevenzione»
E per tornare a circolare in automobile
si conta solo sulla pioggia che abbassa l'inquinamento

I «pari» a piedi dalle 6 alle 24

Se lo smog non cala si rischia il blocco totale

Targhe alterne tutto il giorno. Dall'alba a mezzanotte possono circolare entro il Grande raccordo anulare solo le auto con l'ultima cifra dispari. Lo ha deciso il Campidoglio dopo aver visto i dati allarmanti delle centraline di monitoraggio dell'aria. E per domani, se continua l'alta pressione, c'è il rischio della replica o di un blocco totale. Carraro: «Paghiamo gli errori della mancata prevenzione».

MARISTELLA IERVASI

Il primo giorno dei «pari e dispari» ha ritoccato di poco l'inquinamento. Così, oggi targhe alterne no-stop. Il provvedimento è in vigore dalle 6 del mattino a mezzanotte. Possono viaggiare le auto con l'ultima cifra dispari, si fermano tutte le autovetture con la targa pari. A dar man forte ai mezzi pubblici saranno i pullman dei privati, che l'Atac nel pomeriggio è riuscita faticosamente a reperire: 46 bus da noleggio saranno in servizio dalle 6.30 alle 8.30 e 74 dalle 12 alle 14.30. I passeggeri potranno salire sui «torpedoni» con lo stesso biglietto dell'azienda di trasporto comunale. I pullman dei privati saranno guidati dagli autisti Atac, che effettueranno corse celeri, cioè collegamenti diretti da capolinea a capolinea. Carraro: «Paghiamo gli errori della mancata prevenzione».

La capitale, dunque, è sotto una nuvola di smog. L'ultimo monitoraggio ha liberato nell'aria alti tassi di veleni. Su nove centraline di rilevamento ben cinque sono andate in rosso per il monossido di carbonio. La punta più alta di smog l'ha raggiunta la cabina di piazza Gondar. E intanto il rischio del blocco totale si fa sempre più vicino. Per evitare un'altra domenica nera di smog l'assessore alla polizia urbana Piero Meloni lancia un appello al suo collega Angelè: fascia blu ridotta anche nel giorno festivo, in coincidenza con l'apertura dei negozi.

Il sindaco Franco Carraro esce dall'aula della giunta e allarga le braccia. Dice: «È stata una scelta obbligata. Questa situazione ci pone platealmente di fronte alla contraddizione esistente nel nostro paese: nell'83 ci si è salvati l'anima facendo un decreto rigoroso. Da allora ad oggi, però, non si è fatta nessuna prevenzione antismog. Mentre sul piano della

I VELENI NELL'ARIA

Centraline di rilevamento dei dati	Quantità di smog nell'aria	Sopra o sotto i limiti
LARGO ARENULA	Dato non valido	-
LARGO PRENESTE	Dato non valido	-
CORSO FRANCIA	Dato non valido	-
PIAZZA FERMI	22,3	+
LARGO MAGNA GRECIA	Dato non valido	-
PIAZZA GONDAR	35,2	+
LARGO MONTEZEMOLO	25,2	+
LARGO GREGORIO XIII	Dato non valido	-
VIA TIBURTINA	22,2	+

repressione siamo i più draconiani. Insomma, avremo una vita condizionata dall'inquinamento atmosferico. Siamo il paese - continua Carraro - che ha il record per non aver fatto nulla per la prevenzione. Non abbiamo fatto nulla per le marmite catalitiche. Nulla per la benzina verde. Cosa che invece già avviene in altri paesi europei. Nello stesso tempo portiamo avanti norme severe, che limitano la libertà individuale dei cittadini».

Carraro ha sottolineato che l'ordinanza del Comune di Roma, rispetto alle altre città, è molto permissiva sul piano delle eccezioni. «Non sono stati esentati dal provvedimento targhe alterne - ha ricordato il sindaco - gli assessori e i parlamentari. Perché? Già la gente è abbastanza arrabbiata con le istituzioni. E poi essendo la capitale le eccezioni sarebbero state tantissime».

Ma i cittadini sono sul piede di guerra. La gran parte della gente attacca il Campidoglio: «Per noi solo provvedimenti improvvisati. Ma di aumentare il numero degli autobus non se ne parla». E il sindaco manager risponde: «Non ho la bacchetta magica per aumentare il trasporto pubblico. Comunque, la gente ha tutte le ragioni per essere scontenta».

Ieri è stato una giornata di caos eccezionale. Il corteo cir-

colto sotto la fermata «Manzoni» della linea A della metropolitana ha messo in ginocchio la città. Ma l'Atac, nonostante l'ingorgo e le targhe alterne, ha dichiarato: «Ce la facciamo da soli. L'incremento medio di utenza è stato di appena il 10-15 per cento. Così ieri in città non si sono visti né i pullman dell'esercito né quelli dei privati».

Da più parti giungono proteste contro la decisione di adottare le targhe alterne tutta la giornata. La Confindustria e il turismo e le attività produttive non possono accettare provvedimenti emotivi, privi di programmazione che creano psicosi tra la cittadinanza e approssimative difficoltà all'intero settore commerciale. Il senatore Ugo Vetere (Pds): «Ho molti dubbi su questa soluzione». Il Touring club: «Non è un toccasana». Mentre per la Lega ambiente è necessario bloccare tutto il traffico privato per almeno 48 ore.

Intanto, mentre la città impazzisce tra i clacson e respira inquinamento la maggioranza non riesce ad assicurare neppure il numero legale in Campidoglio per le votazioni sul traffico. Ieri, infatti, il consiglio comunale era deserto. Tra i tanti assenti anche gli assessori alla polizia urbana Piero Meloni e quello alla sanità Gabriele Mori.



Alle prese con il traffico. Oggi, dalle 6 alle 24, circolano solo le auto con le targhe dispari

E settemila multati «preferiscono» pagare 50mila lire

BIANCA DI GIOVANNI

Sono stati in migliaia, martedì scorso, gli automobilisti caduti nella «rete» delle targhe alterne, il provvedimento antismog messo a punto dal Comune in occasione del Natale. Dalle 16 alle 24 dell'altro ieri, prima giornata «a targhe tutte dispari», circa tremila vigili in servizio nella capitale hanno individuato più di settemila «irregolari», che hanno dovuto pagare multe di 50 mila lire. L'altra volta dei «pari e dispari», il 26 ottobre scorso, le infrazioni ri-

levate erano state appena 2.800. Ieri, comunque, la situazione sembrava migliorata, stando alle indicazioni dei vigili in servizio in Piazza Venezia, che hanno segnalato un'auto «abusiva» su trenta.

Il 17 dicembre le infrazioni si sono concentrate nel centro storico. I tre gruppi dei vigili urbani della prima circoscrizione hanno totalizzato la cifra record di più di 1.700 multe in otto ore di servizio. Segue a ruota la XII circoscrizione, una delle più estese della cit-

tà. Tra l'Eur, la zona più commerciale, Mostacciano, Fonte Meravigliosa, Giuliano Dalmata e Cecchignola le contravvenzioni sono state 740. Altre tre circoscrizioni si sono attestate oltre le 500 infrazioni: la XVI, la III e la XVII, mentre in XIX si è arrivati a 480 multe. A parte la V e la IX, che hanno superato le trecento multe, lo «zoccolo duro» delle circoscrizioni capitoline si attesta oltre le 200 (284 in IV, 217 in VI, 250 in XV, 208 in XVIII), mentre l'XI ha raggiunto 178 infrazioni. Il Ciri (Gruppo intervento traffico) ha verbalizzato 380 multe in varie zone cittadine.

Fin qui i dati negativi, che registrano la massima «indisciplina» nei confronti del provvedimento. I numeri stridono con quelli riportati in altre zone della capitale. Appena 11 le multe verbalizzate in XX circoscrizione, soltanto 42 in VIII, mentre la II, la VII e la X superano di poco il centinaio (rispettivamente 108, 125 e 133). L'ordinanza sulle targhe riguarda soltanto le zone all'interno del Grande raccordo anulare - spiegano all'Ufficio di coordinamento dei Vigili Urbani - e chiaro che nelle circoscrizioni che si estendono al di fuori dell'anello cittadino si riscontrano meno infrazioni. Senza contare l'alto che il centro storico è sicuramente più presidiato. Insomma, chi è andato a fare acquisti sembra abbia preferito il rischio delle multe salate, piuttosto che lasciare la quattro ruote a casa. Ma per la maggior parte dei romani la prima giornata «a traffico dimezzato» è passata quasi nell'incoscienza, almeno fino a quando non si sono imbattuti nei vigili. «Molti degli automobilisti che circolavano con targa pari hanno dichiarato di ignorare il provvedimento», ha affermato l'assessore al traffico Meloni nella serata di ieri.

Probadamente oggi (ieri n.d.r.) il numero dei disinformati dovrebbe diminuire considerato il rilievo eccezionale dato al provvedimento da tutti gli organi di informazione. Disinformati o dispersati, i cittadini, nella prima giornata, non sembrano aver raccolto in pieno gli appelli all'obbedienza e all'autodisciplina dell'Assessore Meloni, confermando una «tendenza all'infrazione» che sembra in aumento vertiginoso. Che si tratti di semplice negligenza, o di mancanza di valide alternative è una questione che resta aperta.

Officine e rivenditori non hanno le catalitiche. Prezzi ballerini Da 500mila a 1 milione e mezzo Introvabili le marmitte antismog

Le marmite catalitiche? Ancora non le abbiamo. I meccanici romani sono «abbandonati a se stessi». Montare una marmitta contro l'inquinamento costa dalle 600.000 lire a un milione e mezzo. Il mercato è libero. La Motorizzazione non ha ancora fornito indicazioni precise. Polemica tra il Centro gas per autorizzazione e il Campidoglio: «Anche il gas non inquinato, ma nessuno lo dice».

TERESA TRILLO SABRINA TURCO

Le marmite catalitiche? Quelle in commercio sono tutte una fregatura. I prezzi? Il mercato è libero. Introvabili e costose. Si contano ancora sulle punta delle dita i meccanici romani forniti di marmite catalitiche, i «marchingenti» che riducono i gas tossici emessi dai tubi di scarico delle autovetture. La confusione regna sovrana. Nessuno sa quanto costi effettivamente il magico pezzo d'acciaio. Eppure, a partire dal 1 gennaio, ha annunciato ieri Edmondo Angelè, assessore capitolino al traffico, i permessi di circolazione

nel centro storico potrebbero essere rilasciati solo a chi ha la macchina con la marmitta catalitica. «Noi non le abbiamo», dicono da Dell'Orto, uno dei più grandi rivenditori di marmite e carburatori di Roma - non ci sono ancora arrivate. In questo momento la catalitica ce l'hanno solo le autovetture nuove di zecca. Quanto costa? Da un milione a un milione e mezzo. Stessa sofferza da Tanturri, l'officina di via Mucinico, in Prati. «Le marmite catalitiche non sono in commercio - sostengono - Non esistono ancora disposizioni chiare, la Moto-

rizazione non ha fornito alcuna indicazione. I prezzi comunque partono dalle 700.000 lire». Sul mercato esistono tre tipi di marmite catalitiche. La Sonda Lambda è il catalizzatore di serie montato direttamente in fabbrica dalle case automobilistiche. Un «cervello elettronico» riesce a quantificare il consumo di carburante, eliminando il 90 per cento circa del gas velenifici. Gli altri due modelli in commercio sono meno sofisticati e destinati alle autovetture fabbricate in passato. «In circolazione si trovano molte marmite falsificate», spiega il proprietario dell'officina Mioscati, in via Ostiense - il catalizzatore originale deve avere un supporto ceramico a nido d'ape, rivestito da una miscela di ossidi di metalli nobili come il platino, il palladio e il rodio. A ciascuna marmitta corrisponde una cilindrata specifica: fino a 1600 centimetri cubi di cilindrata montare un catalizzatore costa circa 500 mila lire. Da 1600 a 2000 il prezzo si aggira sulle 600 mila lire. Per le cilindrata superiori,

invece, la spesa sfiora le 800 mila lire. Se la vettura è un turbo il prezzo sale. Prima di procedere all'installazione, l'automobilista dovrà consumare circa 150 litri di benzina verde. Solo così, sostengono da Mioscati, ogni residuo di carburante a piombo sarà lavato via dal motore. Scoppia intanto la polemica tra il Centro gas per autorizzazione e il Campidoglio. Secondo l'associazione, l'ordinanza Conte-Ruffolo contro l'inquinamento nelle grandi città stabilisce che anche le autovetture a gas, oltre a quelle con marmite catalitiche, possono circolare liberamente. «Il Gpl e il metano - sostiene in una nota diffusa ieri - sono da sempre l'unica risposta sicura ai problemi dell'inquinamento, in quanto non contengono piombo, zolfo, aldeidi o altri antidebondanti e additivi nocivi». Ma secondo il Comune la disposizione dell'ordinanza scatta dal 1° gennaio, fino a questa data i consigli municipali delle grandi città hanno potere discrezionale di scelta.

«Così si favorisce l'acquisto di moto e altri veicoli» Gli ingegneri del traffico «Un provvedimento sbagliato»

Agli ingegneri del traffico non piace il provvedimento targhe alterne. Spiegano: «Facilitano l'acquisto delle moto e dei veicoli usati per avere la doppia targa». Il professore Cenedese propone di «innovare tecnologicamente anche i motori degli autobus». Ma l'Atac chiamata in causa dice: «I nostri mezzi inquinano poco. Usano come carburante un gasolio a basso contenuto di zolfo».

«No alle targhe alterne. No anche alle facilitazioni per i ciclomotori e le moto». Il grido di allarme giunge dagli ingegneri del traffico. «In questa maniera - spiega Lucio Quaglia, presidente dell'Alt (l'Associazione italiana per l'ingegneria del traffico e dei trasporti) - si sta sollecitando la popolazione all'uso delle due ruote, che è un sistema di trasporto meno sicuro e certamente meno inquinante».

Contrario al gioco dei pari e dispari è anche il professore Antonio Cenedese del dipartimento di meccanica ed aeronautica della facoltà di ingegneria di Roma. «I provvedimenti adottati in questi giorni - ha detto - sono scarsamente efficaci sia perché vengono prolungati per poche ore o comunque per un tempo troppo breve per sortire effetti positivi, sia perché non eliminano le cause che sono a monte dell'inquinamento».

Cenedese individua due soluzioni per ridurre i veleni dell'aria: intervenire sulle tecnologie dell'auto introducendo su larga scala la benzina senza piombo e la marmitta catalitica. E ancora provvedere ad innovare tecnologicamente anche i motori degli autobus che sono di gran lunga tra gli automezzi più inquinanti. Ma l'Atac non la pensa così. Spiegano i responsabili dell'azienda di trasporto comunale: «I mezzi Atac usano come carburante il gasolio Btz dell'Agip, che contiene soltanto lo 0,1 per cento di zolfo, un terzo di quello contenuto nei carburanti che usano le auto private».

Dal 1986 l'Atac utilizza 8 minibus elettrici per il servizio di linea nel centro storico e «visti i risultati positivi - continuano i responsabili dell'azienda - si è deciso di acquistare altri 35. Inoltre, da oltre due anni è stata firmata una convenzione con il ministero dei trasporti e l'Iveco, per sperimentare su alcuni autobus la trappola del particolato. Un dispositivo questo - sottolinea l'Atac - che riduce in misura consistente la fumosità dei gas di scarico».

C'è chi ha scelto la multa: «Meglio che pagare 40mila lire per un taxi». E le auto gialle sono introvabili «Ecco qui il risultato, mezzi stracolmi più che mai». Ma quasi tutti accettano: «Meglio che morire di smog»

Tra i forzati del bus rassegnazione e rabbia

CARLO FIORINI

Ore 17.30, Porta Pia. Basta un colpo d'occhio per capire che il traffico è quasi dimezzato. I vigili di guardia al varco della fascia blu scrutano le targhe con il blocchetto in mano: «Va molto meglio di ieri, i trasgressori sono pochi... meno di uno su dieci», dice uno di loro. Si avvicina una Fiat 131 con due signore a bordo e chiede al vigile: «Scusi, per la Roma-L'Aquila?». «Avanti dritto», risponde il vigile... poi si accorge che l'auto, targata Chieti, ha l'ultima cifra dispari e impacciabile l'annota sul taccuino. Alla fermata dell'Atac su via Nomentana il 50% dei passeggeri sono novellini dell'autobus. «È la prima volta che prendo un bus... un incubo. Ma se c'è la salute di mezzo credo che sia inutile protestare, anzi è meglio adeguarsi», dice un impiegato del ministe-

ro dei trasporti. «Ho impiegato 20 minuti di più per andare in ufficio - dice una signora - Ma c'è meno traffico, se i mezzi pubblici funzionassero non esiterei a lasciare l'auto a casa tutti i giorni». E c'è anche chi chiede misure più drastiche: «Se è necessario per evitare l'inquinamento dovrebbero impedire a tutti di circolare con l'auto, senza far confusione con gli orari che cambiano ogni giorno e con le targhe alterne».

Ore 17.45, via Nomentana. Ferme al semaforo poche auto, nulla a che vedere con il solito ingorgo. «Penso che di multe me ne abbiano già fatte almeno tre, speravo di finire presto il lavoro e invece eccomi qui», dice un signore a bordo di una Rover 820 Stearling. C'è chi le 50 mila lire di multa le mette nel cinto e sfida il fischietto del vigile. «Cin-

quanta mila? Quando mi arriva il verbale pagherò», dice un signore affacciato al finestrino di una «BMW 320» e aggiunge: «Se sia una misura giusta non lo so, non mi interessa. Faccio come non c'è. E pago la multa per divieto di sosta, come se fosse un parcheggio».

Ore 18, largo di Santa Susanna. «Mi sembrano abbastanza disciplinati oggi, forse sono riusciti a saperlo in tempo», dice un vigile che tutto solo, nell'ombra, colpisce impietabilmente i dispari. Poco più giù, al semaforo all'incrocio con via Bissolati scatta il rosso. Gli autisti a targhe pari lo sanno tutti: «domani (oggi n.d.r.) tocca a noi». Dopo il primo giorno di sorpresa i romani si tengono informati e pochissimi non sapevano il nuovo orario del divieto per oggi, dalle 6 alle 24. «Come

faccio? Mi arrangio con la «500» di mia moglie. Ma è una buffonata, non serve a nulla. Faccessero i parcheggi e le metropolitane, io con l'auto ci lavoro, l'altro il rappresentante di stoffe e mica posso prendere il bus portandomi dietro il campionario».

Via Veneto, ore 18.30. Davanti a «Doney» una «Renault 20», targata corpo diplomatico, ultima cifra dispari. «Non so scusi... io no italiano», l'autista con tanto di berretto proprio non capisce, chissà se non sa o finge di non sapere che il provvedimento delle targhe alterne questa volta coinvolge anche le auto targate «Cd7». Poco più avanti una piccola folia imbestialita: taxi a ruba, tutto esaurito. «È mezz'ora che sono qui. Visto che mi obbligano a spendere 20 mila lire per il taxi almeno potrebbero farli trovare - dice un signore, seccatissimo - Ma la prossima volta non mi fregano, 20 mila al-

l'andata e 20 al ritorno, ma allora pago la multa». Una signora di ritorno dallo shopping controbatte: «Per fortuna non la pensano tutti come lei... prendere i mezzi pubblici per evitare di morire d'inquinamento è un segno di educazione civica».

Ore 18.45, via Nazionale. La fermata dell'autobus è stracolma. Tre minuti di pigia-pigia quando il «64» apre le porte, ma la metà dei passeggeri resta a terra. «Io di solito prendo l'auto - dice una ragazza - Salire su un bus è sgradevole, ma forse non c'era altro rimedio. La cosa assurda è che si sia arrivati a questo punto. Se i mezzi pubblici funzionassero il traffico diminuirebbe davvero, e per sempre». Ma un altro signore rimasto a terra dice furibondo: «Signorina io l'autobus lo prendo tutti i giorni, per scelta. Ma è ingiusto obbligare la gente che paga bollo e assicurazione a lasciare l'auto a

casa. E poi ecco che succede: autobus più pieni che mai e traffico quasi uguale».

Ore 18.50, piazza Vittorio. «C'è meno confusione. A quest'ora di solito la piazza è bloccata - dice un signore alla fermata dell'Atac - Ma l'autobus non passa lo stesso. Comunque fa bene a tutti lasciare l'auto a casa, almeno per un giorno». Al semaforo gli automobilisti pari pensano a come arrangiarsi. «Oggi mi è andata bene - stavo giusto pensando a come organizzarmi - dice una signora a bordo di una «V-10» - Abito all'Ogliata, prima di andare al lavoro, a viale Manzoni, devo portare il bambino all'asilo, a Ponte Milvio. Con i mezzi pubblici non ce la farei mai. O mia sorella può prestarmi la sua auto oppure mi darò malata... per un giorno. Comunque spero che piova... che piova tanto. Non è così che l'inquinamento scende?».



I palloncini dei coltivatori sfilano in corteo

«L'agricoltura è vita, difendiamo e rinnoviamo». Questo uno degli slogan della manifestazione della confederazione italiana dei coltivatori che si è tenuta ieri a piazza Santi Apostoli. Una manifestazione colorata piena di striscioni e palloncini. Un'iniziativa che ha avuto luogo contemporaneamente in tutti i capoluoghi di provincia del nostro Paese.

I coltivatori hanno protestato per una revisione della politica economica, che assegni all'agricoltura un posto adeguato nel sistema produttivo. Per la riforma della politica agricola che deve garantire la professionalità. Per la valorizzazione dell'impegno dei coltivatori negli interventi per la salvaguardia del territorio e dell'ambiente.