

Allarme smog



E se provassimo a disinventare l'intoccabile automobile? Lo sogna il ministro Ripa di Meana, lo propongono ingegneri giornalisti, ricercatori, architetti, ambientalisti Niente traffico né incidenti, ma che fine faranno le tute blu?

Lenti lenti verso un Duemila senz'auto

E se provassimo a disinventare l'auto? E se per migliorare la qualità dell'aria e della vita, per non dipendere dai responsi delle centraline di rilevamento antismog, per aumentare la velocità di trasporto, pretendessimo «città senza auto» come sogna Carlo Ripa di Meana e propongono Colin Ward e Wolfgang Zuckermann in due libri da poco giunti in libreria? La cosa si può fare. Basta crederci.

Una città si protegge dai raggi ultravioletti. Vi siete mai chiesti cosa succederebbe se anche i 4 miliardi di persone che abitano nel Sud del mondo si regalarono una o due auto per famiglia?

Il rischio incidenti non è certo inferiore, sostengono Ward e Zuckermann, a quello ecologico. Le stime parlano di 250mila o forse 500mila persone uccise e dai 3 ai 15 milioni di feriti.

E poi c'è il problema del traffico. Dell'occupazione dello spazio-città. Nata nel 1884 con un'idea di Gottfried Daimler e Karl Benz, moltiplicata con quel miracolo dei piani e dei pesci che è stato il fordismo, l'auto era nata promettendo «freedom to go»: libertà di andare. Ovunque. Con una flessibilità e un'agilità che nessun altro mezzo può assicurare. E invece... E invece, è deciso il parere di Colin Ward, tra auto e trasporto ormai non c'è più alcun collegamento. Mentre lei divorava la città e i suoi spazi, la velocità di trasporto per uomini e cose scivolava indietro verso quella di inizio secolo o giù di lì. E pensare che il trasporto su rotaie è più silenzioso, meno invasivo e, energeticamente, 5 volte più efficiente.

Freedom to go. Libertà di andare. A piedi. Insomma, progettiamo di disinventare l'auto-motore. E, come primo assaggio, cacciamola via dalle città. Facile a dirsi. Ma lo è altrettanto a farsi? Cominciamo coi problemi occupazionali.

Non possono essere mica trascurati, visto e considerato che l'auto è la più grande attività manifatturiera del mondo. Quella dell'auto è un'industria in difficoltà, riconosce persino The Economist (17 ottobre 1992). Nel suo massimo mercato, gli Usa, ormai si producono 13 milioni di auto all'anno. Erano 16 nel 1986. E anche in Giappone, la nuova culla delle quattro ruote, la produzione rallenta. Ma è davvero un'industria bollita dalla sua stessa incapacità di innovare, come sostiene Wolfgang Zuckermann quando fa rilevare che mentre la costruzione degli aerei è passata attraverso tre generazioni e quella del computer ha

raggiunto la quinta generazione, l'auto è rimasta sostanzialmente quella di Daimler e Benz?

Il mercato è saturo, il prodotto è vecchio; anche da un punto di vista economico non c'è altra scelta. Riconvertire. Tanto più, sostiene Ward riprendendo una vecchia tesi di Arthur Moyre, che con i soldi spesi per sostenere l'industria del trasporto su gomma, compresi i tantissimi quattrini spesi per costruire e mantenere ponti, gallerie, strade e autostrade, si potrebbe viaggiare tutti gratis coi mezzi pubblici. Insomma, il futuro è nel pubblico trasporto. Assicurano Ward e Zuckermann. Alla

faccia dell'individualismo tatcheriano. Ma, inseguendo quei due, ci siamo accorti di essere andati troppo lontano. Meglio fermarsi al presente. Mentre impariamo a disinventare l'auto, come facciamo a convivere?

Trentatré. Tanti sono i suggerimenti elargiti da un analitico Zuckermann per sciogliere senza scatenare questo matrimonio in piena crisi. Oh, nulla di astratto. Si tratta di accorgimenti concreti, talvolta minimi, già adottati qui e là per il mondo da autorità municipali e singoli cittadini con discreto successo. Beh, non li elenchiamo tutti. Ne ricordiamo alcuni. Come il biglietto di ingresso

che i civilissimi norvegesi pagano per entrare nelle loro principali città: Oslo, Bergen, Trondheim. O come il contributo che gli stessi versano allo Stato ogni volta che percorrono una nuova strada, fino a totale copertura delle spese. Poi ci sono i taxi collettivi, che da Ankara, al Cairo, a Los Angeles, passando per Napoli, nascono più o meno spontaneamente per ridurre costi e tempi di percorrenza. I «woonerfs», gli ostacoli al traffico, che hanno consentito a Delft, in Olanda, di azzerare la crescita del traffico cittadino. Poi, certo, ci sono piani anti-traffic, come quelli di Bologna. O la chiusura del centro, come ad Amsterdam. Alla fine c'è la riprogettazione delle città. Con il ritorno alla polis greca: si vive, si lavora, si socializza intorno alla piazza. E quanto conta di fare l'architetto Vittorio Gregotti, che sta progettando in Ucraina il prototipo di ecopolis, la città ecologica. Un'anti-Chernobyl, manca a dirlo, rigorosamente vietata alle auto. O come stanno facendo in corsa a Curitiba, la capitale del Paraná, in Brasile, dove in media un proprietario d'auto consuma il 30% in meno di combustibile. Per disinventare l'auto, occorre credere, progettare ed investire nel dopo-auto. Esattamente il contrario, ricorda uno studio della Legambiente di quanto negli ultimi anni, salvo eccezioni, si è fatto in Italia. Dove i più efficaci sistemi antinquinamento restano, salvo appunto eccezioni, il vento, la pioggia e la neve.

Nel 2° anniversario della scomparsa del compagno

GIULIO CERIANI

la moglie Lana, la figlia Ivana con Daniele e Federico lo ricordano con immutato affetto ed infinito rimpianto.

Novate Milanese, 12 gennaio 1993

Ricorre l'undicesimo anniversario della scomparsa di

IVANO BUZZI

Lo ricordano, con immutato affetto e grande rimpianto, la mamma Gina, la moglie con i figli Rita e Andrea, il fratello, la cognata, il cognato, i nipoti e gli zii. In sua memoria sottoscrivono per l'Unità.

Milano-Ferrara, 12 gennaio 1993

Il Presidente del Gruppo Giuseppe Chiarante e i senatori del Pds prendono parte al dolore di familiari, compagni e amici per la scomparsa di

ALDO BIANCHI

Ricordando la sua opera di dirigente sindacale e di partito e in particolare il suo impegno al Senato della Repubblica nella VI Legislatura.

Roma 12 gennaio 1993

Cesare, Carlo e Maria sono vicini a Gianni Facchinotti che ha perduto per sempre suo padre

CARLO

Milano, 12 gennaio 1993

La redazione dell'Unità di Milano partecipa con affetto al dolore di Gianni e della sua famiglia per la scomparsa del padre

CARLO FACCHINOTTI

Milano, 12 gennaio 1993

Inge Feltrinelli, Carlo Feltrinelli, la Casa Editrice Feltrinelli, le Librerie Feltrinelli, la Fondazione Feltrinelli sono affettuosamente vicini a Romano Montroni, carissimo amico di sempre e vice direttore generale e a tutta la sua famiglia per la morte della madre, signora

CLARA CHIODINI MONTRONI

Milano, 12 gennaio 1993

La redazione fiorentina dell'Unità è vicina a Cesare Giorgetti per la scomparsa della sua cara

MAMMA

Firenze, 12 gennaio 1993

PIETRO GRECO

ROMA. E se provassimo a disinventarla? Siamo parlando proprio di lei. Della nostra cara, fedele, bella automobile. Ma chi osa dir male dei lei, l'intoccabile? Proprio mentre, per giunta, quei sadici dei nostri sindaci ce la concedono così controc...

Ad avanzare l'oscura proposta sono in tanti. Verdi per convinzione e pedoni per coazione. Micragnosi ingegneri, fanatici dell'efficienza energetica. Architetti vogliosi di riprogettare, nientemeno, che la qualità della vita. Nostalgici, romantici e snob. Cinici, futurologi ed economisti. E in testa alla variegata combriccola, beh, c'è lui: Carlo Ripa di Meana. Ex Commissario Cee. E ministro per l'Ambiente. Deciso a fare delle nostre trafficanti metropoli delle città senza auto. Entro il duemila. Passando, al più, per l'intermedio delle più silenziose e meno inquinanti auto elettriche.

inglese, Colin Ward, che per la «Eleutheria» ha pubblicato un libretto breve e denso, dal titolo inequivocabile, «Dopo l'automobile». Ed un ricercatore americano di origine berlinese che lavora a Parigi, Wolfgang Zuckermann, ha dato alle stampe un libro gemello, con il titolo che è anche il programma: «Fine della strada».

Cinquecento milioni di auto sono a disposizione in tutto il mondo per trasportare, in ogni istante, 300 milioni di viaggiatori. Ed ogni anno eccome, pronti 50 milioni di nuove fiammanti. L'88% di quell'enorme parco appartiene al 17% della popolazione mondiale. Quella che abita, manco a dirlo, nel Nord del pianeta. Producono, queste auto, il 78% dell'ossido di carbonio, il 17% degli ossidi di azoto e il 13% degli idrocarburi emessi dall'uomo nel novero dei paesi OECD. E per buona parte delle emissioni di CO2, quella che surriscaldano il pianeta e nel medesimo tempo bucano la coltre di ozono che nella strato-

L'INTERVISTA

VEZIO DE LUCIA

Urbanista

«L'Italia si ostina a perdere l'ultimo metrò»

Abbandonare l'automobile. Il grado di sopportabilità delle città italiane è arrivato ad una soglia di guardia. I nodi del vuoto assoluto di politica dei trasporti pubblici urbani sono giunti al pettine. Servono provvedimenti urgenti. Perché non dirottare sin da subito le decine di migliaia di miliardi destinati all'Alta velocità ferroviaria alla mobilità nelle città? Parla l'urbanista Vezio De Lucia.

PAOLA SACCHI

ROMA. Prof. Vezio De Lucia, le nostre città soffrono, al rischio di arrivare ad un punto di non ritorno. Fino a quando potremo andare avanti con i provvedimenti «copripetite»? Cosa fare per salvarci?

L'insieme delle linee metropolitane delle città italiane è inferiore a quello di qualunque altra città europea. Noi abbiamo assolutamente sempre trascurato questo aspetto. E questo è il nostro fondamentale elemento di arretratezza. Subito dopo l'altra nota dolente riguarda le ferrovie con funzioni urbane, quelle che servono l'hinterland, le periferie. Non ci sono palliativi. O si colma questo enorme divario rispetto al resto del mondo sviluppato,

oppure sarà sempre peggio. I provvedimenti non sono quelli delle taglie alme o delle marmite catalitiche. C'è un problema di penetrabilità ormai dello spazio urbano da parte dei mezzi privati. Come dice giustamente Cederna, quand'anche le automobili invece di emettere veleni, emettessero aria balsamica il problema non sarebbe risolto. Non è solo una questione di inquinamento.

Ed ora siamo arrivati alla resa dei conti.

Sì. Ma la cosa ancora più drammatica è che questi problemi si continuano a non affrontarli. Faccio un esempio. Alta velocità ferroviaria: non c'è dubbio che anche sul problema del trasporto a lunghe distanze noi siamo indietro rispetto agli altri paesi. Però, se affrontare il problema dell'alta velocità significa prosciugare ogni altra risorsa utile per il trasporto su ferro, noi rendiamo

sempre più difficile il problema della mobilità nelle aree urbane. Quando arriverò da Milano a Roma in tre ore, che me ne faccio se poi Roma resta paralizzata?

Il problema, insomma, è che servono sia l'alta velocità che i provvedimenti per le città.

Certamente. Ma se la città è quell'elemento fondamentale per la vita civile, bisogna farla funzionare. Dopo la grande criminalità organizzata, la voragine del debito pubblico, l'altro enorme elemento di divario con il resto del mondo sviluppato è la nostra amministrazione assolutamente inadeguata all'attuale livello di civiltà. Ma il problema traffico non riguarda ormai anche il resto d'Europa? Sì, anche Parigi, anche Madrid e Londra si congestionano. In ogni caso, loro stanno continuando a costruire, rafforzare

metropolitane a realizzare un'innervatura che riguarda tutto il territorio intorno. Da noi, invece, c'è il vuoto.

E le nostre città hanno una struttura molto diversa da quella di Parigi e Londra. Basta pensare alle vie ad imbuto di tanti nostri centri storici...

Non c'è dubbio che esiste un'incompatibilità fisica tra i nostri centri e l'automobile. Una politica di pedonalizzazione non è un'ubbia dei verdi. Le nostre sono strutture inventate quando non c'era l'automobile. Bisogna ricondurre alle condizioni di vita di quando questo mezzo non c'era. Questo non è un estremismo. È una necessità alla quale ormai siamo arrivati. Ma, intanto, c'è un vuoto di provvedimenti. E la situazione di Roma è forse la più emblematica di questo stato di cose. Sì sono dati impressionanti.

Gruppo Pds - Informazioni parlamentari

Le deputate e i deputati del Gruppo Pds sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alle sedute: pomeridiana di ogni martedì 12 gennaio; inizio ore 16.00; antimeridiana di mercoledì 13, pomeridiana di giovedì 14. Nel corso di queste sedute si voteranno gli articoli della p.d.l. per la elezione diretta del Sindaco.

I senatori del Gruppo Pds sono tenuti ad essere presenti SENZA ECCEZIONE ALCUNA alle sedute di mercoledì 13 pomeridiana e giovedì 14 antimeridiana e pomeridiana.

10 Case/Vendita in località turistiche AVVISI ECONOMICI

MONTECARLO FRONTIERA. Proteggete i vostri soldi con investimento immobiliare di gran classe. Assistenza bancaria, giuridica, fiscale. (0033) 93304040 - Fax (0033) 93306420.

COSTA AZZURRA. Unico al mondo. Dominanti Montecarlo Country Club, il Beach, il mare. Costruttore propone stupendi appartamenti. Parchi, piscine, larghissime terrazze. (0033) 93304040.

Dipartimento Formazione Politica DIREZIONE PDS

Dipartimento Problemi del Mezzogiorno DIREZIONE PDS

ISTITUTO TOGLIATTI

MATERIALI PER UN NUOVO MERIDIONALISMO DEL PDS

Frattocchie 1 - 2 - 3 febbraio 1993 Seminario di formazione politica

Tem: Regionalismo e federalismo nel Mezzogiorno

Mezzogiorno e diritti di cittadinanza

Sviluppo, intervento straordinario, sistema delle autonomie

Le proposte del Pds per il Mezzogiorno

Il seminario è rivolto ai gruppi dirigenti regionali del Pds del Mezzogiorno. Nei prossimi giorni verranno pubblicati il programma e i relatori del seminario. È però necessario sin da ora comunicare le adesioni nominative presso la segreteria dell'Istituto Togliatti ai numeri 06/93548007 - 93546208.

A gasolio è meglio che con il carburante senza piombo? E i catalizzatori si esauriscono Diesel, benzina verde e vetture elettriche Miti e «spauracchi» del viaggiare ecologico

FERNANDO STRAMBACI

MILANO. Blocco del traffico ieri a Milano e nei Comuni dell'area omogenea, in coincidenza con analoghi provvedimenti presi in altre grandi città. A far decidere lo «stop» ad una parte delle auto, il superamento del limite di biossido di azoto nell'aria di Milano registrato domenica dalle centraline.

Il biossido di azoto, come si sa, in combinazione con l'anidride solforosa emessa dagli impianti di riscaldamento a gasolio e dai vecchi motori Diesel, può provocare edemi polmonari; ben venga quindi, il blocco del traffico. Ma sarebbe davvero ora che chi si preoccupa della tutela della salute dei cittadini, sia a livello nazionale che a livello locale, lo facesse dopo aver consultato i tecnici ed avendo di vista una visione organica dei problemi. Che senso ha, tanto per fare

un esempio, non consentire la circolazione alle auto con motore Diesel di recente immatricolazione (si consideri che un motore turbodiesel può avere emissioni inferiori a quelle di un'auto a benzina con catalizzatore e rispondere già oggi ai requisiti antinquinamento previsti dalla Cee per il 1995), quando si lasciano circolare liberamente vetture furgoni a gasolio (non se ne sono mai visti tanti come ieri in giro per Milano), in gara con altrettanto vetture auto con targa non lombarda, soltanto perché sono autorizzati al trasporto di cose?

Oppure che senso ha autorizzare la circolazione di auto in grado di utilizzare la cosiddetta «benzina verde», quando si sa che, anche se non contiene piombo, senza catalizzatore avvelena l'aria emettendo benzene altamente cancerogene? Si potrebbe continuare, ma basti qui ricordare che il nostro

ministero dell'Ambiente autorizza la vendita di carburanti con un contenuto di benzene del 3 per cento, quando negli altri Paesi della Comunità europea il limite massimo consentito è del 2,5 per cento.

Allo stato dei fatti, comunque, c'è soltanto da sperare che pioggia e vento riescano a spazzare via dalle nostre città la cappa di smog e che un rapido aggiornamento (improbabile con la recessione in atto) del nostro parco automobilistico, messa in strada veicoli sempre meno inquinanti.

Ideali, allo scopo, sarebbero le auto elettriche, che sono considerate a tasso di inquinamento zero (salvo il discorso sull'inquinamento provocato dalle centrali termoelettriche). Da noi, forse unico esempio al mondo, sono già prodotte in serie dalla Fiat, ma non hanno trovato un interesse commerciale per il loro prezzo (poco meno di trenta milioni) e la ridotta autonomia. Adeguati in-

centivi potrebbero, forse, aumentare la diffusione, oggi limitata a poche centinaia di unità. Ma che dire del fatto che da noi non si è ancora pensato (come è stato fatto in California) di emanare una norma che imponga la costruzione di una certa percentuale di auto a inquinamento zero?

Dal 1° gennaio di quest'anno non possono più essere immatricolate in Italia auto sprovviste di catalizzatore e questo dovrebbe contribuire a migliorare la situazione. Ma occorre che gli enti interessati non dimentichino che i catalizzatori si esauriscono (intorno ai 90 mila chilometri), che non rispondono più al loro scopo in determinate condizioni (tre tentativi consecutivi di partenza a freddo, partenza a spinta, ecc.) e che, quindi, emanino per tempo le norme opportune. Un altro contributo ad una miglior tutela dall'ambiente può venire dall'ulteriore perfe-

zionalmente a quello che sarà il nostro futuro in cui questo mezzo servirà per altre cose, ma non potrà essere il mezzo con il quale si va quotidianamente a lavorare. Quindi, abbandonare l'automobile ed usare il mezzo pubblico.

Serve una rete efficiente di trasporti pubblici, ma servono anche parcheggi...

I parcheggi che servono sono quelli in corrispondenza del capolinea del sistema di trasporto pubblico soprattutto quello su ferro. Quattro soldi del piano Tognoli sono destinati tutti ad aree centrali che andrebbero ad aggravare solo il problema. Per concludere, in questa assoluta mancanza di politica dei trasporti urbani, ritorno sulla mia proposta iniziale: perché non convertire quelle decine di migliaia di miliardi previsti per l'alta velocità ferroviaria per il trasporto urbano la cui situazione mi sembra più grave?



Un modello di auto elettrica della Bmw

UNITÀ SANITARIA LOCALE TORINO II

Al sensi dell'art. 6 della legge 25 febbraio 1987, n. 67, si pubblicano i seguenti dati relativi al bilancio preventivo 1991 e al conto consuntivo 1991.

Table with columns for ENTRATE and SPESE, including sub-columns for Denominazione, Previsioni di competenza da bilancio, Accertamenti conto consuntivo, and Impegni da conto consuntivo. It lists various financial items and their corresponding values.

L'AMMINISTRATORE STRAORDINARIO (Dott. Carlo Enrico Rovero)