

# Allarme smog



Oggi si circola liberamente a Milano, Varese e Roma Bologna, altre 24 ore di «pari o dispari». Torino, si comincia Scade il termine per la presentazione dei piani del traffico Legambiente: «Denunceremo i Comuni inadempienti»

# Inquinamento a corrente alternata

## MILANO Un po' di pioggia «regala» la tregua

PAOLA SOAVE

MILANO. Una leggera pioggia, un respiro di sollievo, e da oggi gli automobilisti milanesi possono tornare ad inquinare a tempo pieno. Il provvedimento che ieri ha bloccato per sette ore, dalle 10 alle 17, il traffico privato, è stato infatti revocato, anche se stasera sono convocati in Regione i sindaci di tutti i 35 comuni dell'area omogenea del Milanese, dove la situazione rimane a rischio di nuove emergenze-smog. La revoca è stata decisa dal presidente della giunta regionale Fiorella Ghilardotti e dall'assessore all'ambiente Carlo Monguzzi, in quanto ieri a mezzogiorno i tassi di inquinamento erano rientrati sotto la soglia di allarme. Il biossido di azoto (NO2) si è infatti attestato tra la prima e la seconda soglia di attenzione, e, soprattutto, non si sono più registrati superamenti congiunti con il monossido di carbonio (CO) in più di metà delle centraline. A ripulire l'aria non ha però contribuito tanto il blocco del traffico (il miglioramento dei valori è stato registrato nelle ore precedenti all'entrata in vigore del provvedimento) quanto un piccolo rimescolamento dell'aria.

Decisamente più affollati del solito anche i mezzi pubblici. Per fronteggiare l'afflusso straordinario l'Azienda - trasporti municipali (Atm) - ha potuto solo aumentare, con una decina di treni in più, le frequenze della metropolitana e delle principali linee di superficie. «Non si può - hanno spiegato - modificare e riorganizzare il servizio di 6 mila autisti in mezza giornata». Le accuse di improvvisazione e scarsa informazione si sono comunque incrociate tra i palazzi del potere: l'assessore al traffico del Comune di Milano, Letizia Ghilardotti, ha ribadito le sue pesanti riserve sulla validità del provvedimento deciso in Regione, scendendo tra l'altro che «molti sindaci dei comuni interessati lo hanno saputo solo oggi, come tanti cittadini» e che «fin da ieri era previsto il peggioramento delle condizioni meteorologiche». Il presidente della giunta regionale, Fiorella Ghilardotti, ha difeso il provvedimento, precisando che «la tutela della salute pubblica è comunque un dovere per la regione. Poiché Milano vive il problema dell'inquinamento ormai da molti anni ha aggiunto - ci sorprende la totale mancanza in città di un piano per la messa in atto delle misure di emergenza».

Al di là delle furiose polemiche tra i responsabili dei diversi enti locali che hanno accompagnato il provvedimento, occorre dire che tutto sommato i milanesi non sono venuti meno al loro tradizionale senso civico. Nelle prime tre ore le normali pattuglie in servizio della vigilanza urbana hanno fatto complessivamente 300 multe. Un campione su 27 aree cittadine particolarmente trafficate dice che appena un decimo delle auto fermate non erano in regola (e regolarmente i conducenti cascavano tutti dalle nuvole, non avendo sentito i notiziari della domenica sera), mentre le altre risultavano esseri dal blocco. Inospettabilmente elevata anche la percentuale di auto catalizzate in circolazione. La maggiore percentuale di infrazioni si è registrata tra le 15 e le 17. I più impazienti hanno anticipato da sé la fine del blocco, ma quasi tutti - cronometro alla mano come nell'ufficio di Fantozzi - hanno aspettato lo scocciare dell'ora fatale per precipitarsi nell'ingorgo sulla via di casa.

Sui ritardi degli amministratori comunali nella preparazione dei piani antismog interviene anche la Lega per l'ambiente che ha deciso di presentare al Tribunale di Milano un esposto denuncia. «Legambiente» accusa la giunta di «incapacità di governo delle emergenze», ma anche di essere «insulsa e inefficiente» in quanto, mentre il sindaco Borghini rispetta il provvedimento di blocco della Regione e della Provincia i suoi assessori lo attaccano e boicottano apertamente. In realtà il sindaco Borghini smentisce anche di essere mai stato favorevole al blocco totale. Anzi, precisa di aver proposto al presidente della Regione «eventuali provvedimenti meno traumatici e meno penalizzanti per i cittadini di Milano e dell'hinterland». «Resto comunque dell'avviso - ha aggiunto - che l'unico intervento concreto per superare la ricorrente emergenza ambientale è il massiccio potenziamento del trasporto pubblico».

Un po' di vento, un po' di pioggia, e opla: il gioco è fatto. Rientrati (in qualche caso la faccenda ha del miracoloso, per non dire altro) i valori dell'inquinamento, in città come Milano, Roma e Varese è stato annunciato il «cessato allarme» e sono stati revocati in fretta e furia i provvedimenti di blocco del traffico o di targhe alterne. Ma non è il caso che gli automobilisti tirino il fiato: proprio

pulita l'aria non lo è di certo. E non lo è, a maggior ragione, nelle altre città (da Modena a Firenze a Bologna) nelle quali i provvedimenti restano in vigore non si sa fino a quando, mentre a Bologna la «grazia» è prevista per domani (per oggi circola le auto con targa pari) e a Torino il «pari e dispari» comincia proprio oggi. Casi a parte quelli di Bari e di Napoli, dove le targhe alterne so-

no in vigore da mesi, anche se nessuno sembra essersene accorto. Tanto che nel capoluogo campano le (poche) centraline funzionanti indicano valori tra la soglia d'attenzione e quella d'allarme. Soglia ampiamente superata - secondo i dati raccolti domenica nella sua prima tappa dal Treno verde di Legambiente - a Torino, dove le polveri (che trasportano i famigerati idro-

carburi aromatici) hanno sfondato tutti i limiti. Proprio oggi, intanto, scade il termine fissato dall'ordinanza del ministro dell'Ambiente per la presentazione da parte di Comuni e Regioni dei piani del traffico. Legambiente annuncia denunce contro quelli («Praticamente tutti», dice l'associazione) che non li hanno presentati, o si sono limitati alle solite misure d'emergenza.



È irrespirabile l'aria di Milano, nonostante il blocco del traffico. Nella foto in alto un'insolita immagine di Firenze

# La roulette delle targhe Sotto le parole, niente

PIETRO STRAMBA-BADIALE

Blocchi del traffico e targhe alterne. Tutto qui. Più in là, sindaci e assessori non sembrano capaci di andare. Eppure lo sanno - e lo ripetono come una giaculatoria - che sono solo palliativi, buoni al più per fronteggiare le emergenze più drammatiche e clamorose, come quella che i dati delle centraline di monitoraggio di mezza Italia (solo perché nell'altra mezza non sono state ancora installate) ci stanno mettendo sotto gli occhi in questi giorni. Eppure nella tanto vituperata (da molti sindaci e assessori al traffico) ordinanza del ministro dell'Ambiente di «suggerimenti» per far fronte in modo meno episodico (quando non ridicolo: a che servono tre ore di blocco, come a Roma, per giunta a metà pomeriggio?), all'inquinamento da traffico urbano ce ne sono più di sessanta, molti dei quali realizzabili senza grandi spese né forti trambi, dalle piste ciclabili alle strade e corsie preferenziali per il bus, dallo sfalsamento degli orari di

scuole, uffici e negozi alla regolamentazione del carico e scarico delle merci. Sarebbe già un passo avanti. Ma il punto vero - riconosce il ministro dell'Ambiente, Carlo Ripa di Meana - è che «bisogna cambiare il sistema dei trasporti, del riscaldamento domestico e dell'industria». Già, ma come? Certo non mantenendo invariato l'attuale ritardo dell'Italia e dell'Europa - che cominciano ora ad applicare gli standard in vigore negli Usa sette anni fa -, che non stimola certo l'industria a produrre auto più efficienti e carburanti meno inquinanti.

Certo non con il sostanziale affossamento della legge Tognoli sui parcheggi, il cui fallimento è ormai ampiamente riconosciuto. Certo non con la finanziaria '93 che ha tagliato con un rigore che non ha riscontro in altri settori (quello dell'Alta velocità ferroviaria, per esempio, per la quale non si lesinano risorse e investimenti per migliaia di miliardi) proprio i finanziamenti per il trasporto pubblico urbano e metropolitano su rotaia. Alla fine si è riusciti a ottenere almeno la possibilità, per quei Comuni che già hanno un piano metropolitano, di avviare qual-

che cantiere nella seconda metà di quest'anno. Ma le cifre a disposizione restano bassissime, mentre crollano - lo dice Annibaldi - le commesse pubbliche di bus e filobus. Reperire risorse non è impossibile. Lo dimostra la proposta messa a punto dal Pds - sulla quale verrà forse anche avviata una raccolta di firme - che prevede di destinare cinquanta lire delle tasse che già gravano su ogni litro di carburante a un fondo (da ripartire proporzionalmente tra le Regioni in base ai consumi) destinato proprio al potenziamento del trasporto pubblico.

Con il ricavato, stimato in duecento miliardi l'anno, si potrebbero attivare misure per un totale di 80.000 miliardi in dieci anni. Ma c'è anche un altro fronte non da poco: quello dei riscaldamenti - solo in parte riconvertiti a metano, mentre gli impianti più obsoleti e inquinanti sono spesso proprio quelli degli edifici pubblici - e in generale dell'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e «pulite», dal solare all'eolico. Una legge in proposito c'è, ma ancora una volta ha subito la scure di Annibaldi: e anziché i 2.000 miliardi l'anno che - secondo il piano energetico approvato dal governo nell'88 - sarebbero necessari da qui al Duemila, si è riusciti a malapena a strappare 10 miliardi per il '93 e 750 per il triennio '93-95. E allora? E allora avanti con le targhe alterne e gli appelli a ridurre il riscaldamento. La salute dei cittadini non ne trarrà giovamento, ma sindaci e assessori si sentiranno la coscienza in pace. Forse.

## IL RACCONTO

# Veleni a mezzogiorno, ma il traffico va...

Milano, undici gennaio, prime ore del blocco degli automezzi per evitare un ulteriore aumento della nube pestilenziale di veleni che copre la città. Lo ha deciso la Regione, il Comune pare non del tutto d'accordo. E i cittadini, i maggiorenti interessati? Diversi, come era immaginabile, i pareri: vi è chi si vede intralciato nei suoi indigerabili spostamenti per ragioni di lavoro; chi si stropicia le mani esclamando: «Era ora!», chi, infine, alzando le spalle, decide di servirsi comunque della macchina: «Poi si vedrà».

Questi ultimi, i trasgressori, devono essere assai numerosi. Circolando, a piedi, nel centro cittadino, nelle ore dell'intervallo per il pranzo, gli effetti del divieto si notano a malapena. Forse, per la verità, vengono a mancare i consueti autocarri, furgoni, camioncini, non frangono certo di procedere baldanzosamente.

In una strada importante, via Larga, in un minuto con-

Milano, la giornata di uno scrittore Auto vietate? In centro non sembra «Grida» manzoniane e mille deroghe Con il cronometro a via Larga... E sotto il Duomo il tassista aspetta

MARIO SPINELLA

si accingeva a lasciarla per sempre. «Ormai - così giustificava la sua sofferta decisione - Milano è diventata una città meridionalizzata».

Non credo proprio si tratti di questo, o soltanto di questo. Il fatto è che il traffico urbano, e più che nelle città «storiche» italiane, si è stretto in un nodo ormai quasi irresolubile con i palliativi delle targhe alterne, dei blocchi, delle chiusure di questa o quella strada o piazza, di questa o quella zona particolarmente a rischio perché più inquinata o inquinabile di quelle adiacenti e circonvicine.

Proprio ieri l'altro un amico, vecchio abitante di questa città, mi aveva detto che

di emergenza, sulla cui efficacia, del resto, anche tra i più competenti vi è dissenso. Figuriamoci un profano come me, che sa unicamente, come tanti altri tra i cittadini, che l'aria si fa davvero irrespirabile, e che gli acciacchi e le malattie, specie dei polmoni («del cuore?») aumentano vertiginosamente nelle stagioni di questo smog indotto!

Qui, a Milano, ci si mette anche il clima, notoriamente non certo dei più felici. In mattinata un cielo grigio, compatto, lascia precipitare uno stillicidio continuo di gocce che non si sa se siano pioggia o umidità. Di certo,

sulla mano e sul volto, lasciando un segno di sporco, un odore non certo gradevole. E, appena varcato il portone, bisogna essere privi del tutto di sensi per non avvertire zaffate di gas combusto più o meno maleamente, un'atmosfera pesante, malefica, che fa pensare alle paludi, o agli scarichi gravolenti delle fogne.

Lasciare Milano, dunque? Anche per chi è in grado di poterlo decidere, è davvero la soluzione migliore, pressoché soltanto? Non lo penso, e non soltanto per il vecchio amore che qui mi lega. Vi è, soggiacente, come un'anima antica e attiva, in questa città, una voglia di agire, una passione per ciò che è ben fatto ed efficiente, che non è ancora cancellata in tanta parte dei suoi abitanti. Ciò che occorre è un governo urbano altamente responsabile e tecnicamente qualificato che sappia progettare, a breve, brevissimo termine, un progetto complessivo e calibrato per la difesa dall'inquinamento e dalle sue conse-

guenze. Non è impossibile: l'intelligenza critica e il coraggio civico, nell'interesse di tutti, alla fine non potranno non trovare il consenso, anche se si impongono, oggi, sacrifici consistenti alle nostre abitudini e a una presunta «comodità» che si ritorce su se stessa.

Intanto, seduto al tavolo di un self-service i cui finestrini si affacciano su piazza Duomo, ascolto i commenti di una coppia, né giovane né vecchia, che mi siede accanto. Milanesi lo sono di certo, di quelli che hanno lasciato la macchina a casa. Guardano il traffico che anche qui, zona quanto mai protetta, è semmai superiore agli altri giorni, a quelli «normali», e commentano le lunghe file di tassi fermi ai posteggi, nella previsione di una clientela che è venuta a mancare. Con l'ironia di una non cancellata civiltà meneghina e illuminata, giungono a una comune conclusione: «Sai che facciamo? - è lei che lo dice - Per andare a casa prendiamo un taxi, almeno noi. Per solidarietà con questi «lavoratori»».



## FIRENZE

# Tutti a piedi nella «città proibita»

DALLA NOSTRA REDAZIONE

CIBICLIA MELI

FIRENZE. Appena un po' meno sconvolti del 17 dicembre scorso, quando il blocco del traffico anti-smog debuttò per la prima volta sulle scene cittadine, ma pur sempre disorientati, disinformati o furibondi, i fiorentini hanno sperimentato il divieto di circolazione più lungo e più severo che si ricordi da queste parti. Buona parte della città è rimasta chiusa al passaggio delle auto e per tutto il giorno: dalle 7,30 alle 18,30. Per ieri infatti era scattato l'allarme, l'emergenza peggiore. I dati delle centraline erano come impazziti. Biossido di azoto, monossido di carbonio e polveri sparse alle stelle. Già domenica era stato decretato un divieto, ma più morbido, con un inizio ritardato di un'ora al mattino e un'interruzione dalle 12,30 alle 14,30.

Ma intanto la salute dell'aria cittadina non accenna a migliorarsi. Oggi si replica con il blocco dalle 8,30 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 18,30, e per domani il sindaco ha nuovamente ordinato il tutti a piedi. Quattro giorni consecutivi senza auto, dunque, e non si sa quanto ancora potrà continuare. I meteorologi prevedono un leggero miglioramento del tempo, ma a partire da giovedì l'alta pressione potrebbe far ripiombare la città sotto la coltre di smog. «Andare avanti a bollettini di guerra non si può», cominciano a borbottare gli amministratori comunali. In queste ore si stanno facendo strada due ipotesi: o il blocco fisso due giorni alla settimana, che comunque permetterebbe ai cittadini di organizzarsi meglio, oppure le targhe alterne cinque giorni alla settimana. Una decisione dovrebbe essere presa entro qualche giorno, mentre i fiorentini si dividono in due partiti: quelli che si godono le strade finalmente libere e quelli che mugugnano. Il poeta Mario Luzi è fra i primi. Apprezza questa Firenze senza macchine, che ha riportato alla superficie il «tessuto di una civiltà», di una vita associata, collettiva che il caos quotidiano obnubila. Giorgio Van Straten, scrittore, è un po' meno entusiasta. «Non c'è dubbio - commenta - l'impatto visivo è molto bello, molto gradevole. Ma attenti alla retorica: le città mi piacciono vive, nel senso di città che funzionano».

# Mezz'ora al «coprifuoco» E Roma diventa Le Mans

WLADIMIRO SETTIMELLI

ROMA. Che fughe, che corse pazzoza tra altre centinaia di automobilisti. Tutti con un unico scopo: arrivare, per l'ora del «coprifuoco», con la macchina in un'angolo della città dove poterla mollare e prendere un autobus o un taxi. Mica per andare a passeggio o a far compere. Semplicemente per arrivare in orario sul lavoro. La lotta contro lo smog, ieri a Roma, ha richiesto anche questo ed è un miracolo se non c'è stato, almeno fino a questo momento, qualche grosso incidente con morti e feriti, provocato proprio dal gran fuggone di chi stava in città e cercava di uscire e di chi era fuori dal raccordo anulare e tentava di entrarci. Sempre più difficile, per noi poveri automobilisti, le alternative di autobus o altri mezzi pubblici. Gli slalom nel traffico, nella Capitale, hanno avuto inizio con lentezza e metodicità già verso le 14.

Alle 15,30, infatti, scattava l'all. Ci siamo ridotti, insieme a molte migliaia di automobilisti, a percorrere alcune grandi zone di viabilità, negli ultimi venti minuti prima del blocco totale. Ne abbiamo davvero viste di tutti i colori. Sulla Cristoforo Colombo, due pulitori di vetro bosniaci (prima erano polacchi, poi cecoslovacchi, infine jugoslavi e ora solo bosniaci, appunto) all'altezza della Fiera di Roma hanno capito a volo la situazione e dopo una sommarna pulitura di qualche secondo, appena scattato il verde del semaforo, hanno fatto un salto all'indietro degno di miglior causa. Sono stati sfiorati (roba di qualche millimetro) da un'onda scatenata di automobilisti infelicitati che sono partiti a tavoletta con grande stridore di gomme. Sulla Via Labicana, dal Colosseo verso Termini, abbiamo visto un gruppo terrorizzato di giapponesi che abbandonava la strada a passo di carica. In Piazza San Giovanni, il solito gruppo di parroci e suore, non ha osato attraversare a lungo, nonostante che il verde del semaforo arrivasse almeno tre o quattro volte.

È stata dura anche per chi era alla guida. Proprio fino all'ultimo filo di gas. Il traffico, in generale, nell'ultimo quarto d'ora prima dell'all., è diventato davvero una bolgia. Caotici intoppi e ingorghi su tutto il raccordo anulare, suoi raccordi per la Roma-L'Aquila, sugli «incroci per la Nomentana e la Prenestina». Stessa drammatica situazione in senso contrario. Migliaia di auto tentavano di uscire in tempo e altre migliaia cercavano di entrare. Sono volati insulti, sberleffi e la gara nel superarsi a destra o a sinistra è diventata frenetica, pericolosa, angosciata. Le strade negli ultimi dieci minuti? Luoghi deputati per l'autocontrollo. Proprio come al Luna Park. Sono stati sicuramente molti, anzi moltissimi, gli automobilisti che non sono riusciti ad arrivare dove avevano deciso di andare, prima del blocco totale del traffico. La tangenziale che porta dalla Nomentana alla Prenestina, è rimasta bloccata da un fiume di lamiere per più di quaranta minuti. Che sorte avranno avuto quei poveracci? Molte salate e macchine abbandonate per strada, o un po' di comprensione da parte dei vigili urbani? Chissà. Forse, oggi, si avranno notizie più precise. Ma che cavolo di vita è mai questa?