

Segnali d'allarme anche quando le auto non ci sono
Le misure d'emergenza sono ormai del tutto inutili

Aria irrespirabile L'Italia soffre di mal di traffico

Il clima è irrimediabilmente cambiato, dicono gli apocalittici. Macché, non c'è nulla di cui preoccuparsi, ribattono gli integrati. E in mezzo ci sono milioni di cittadini che sbuffano per l'afa e tossiscono per l'inquinamento. Il caldo solo relativamente eccezionale di questa estate è la spia della gravità dell'inquinamento - provocato principalmente dal traffico - con cui siamo costretti a convivere. E le misure d'emergenza ormai non servono più.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA Caldo tropicale andremo tutti arrosti. Le stagioni non sono più quelle di una volta. La canicola che da alcune settimane non dà tregua all'Italia e a mezza Europa porta con sé insieme a disagi e malessen, tutto l'armamentario dei più vietati luoghi comuni in un rincorrersi di allarmi non tutti giustificati e di minimizzazioni del tutto ingiustificate. Da un lato c'è chi preconizza scenari apocalittici per l'immediato futuro assicurando che il clima è più o meno irreversibilmente mutato e che andiamo a tappe forzate verso un disastroso surriscaldamento del pianeta. Dall'altro c'è chi - come l'ineffabile presidente del Consiglio Silvio Berlusconi - liquida il problema sostenendo sprezzantemente che semmai ci sarà da preoccuparsi solo tra qualche secolo e che l'effetto serra non costituisce una minaccia. Sottintendendo neanche troppo velatamente che la vera minaccia - agli interessi immediati suoi e dei suoi amici - è rappresentata da quel mondo ambientalista che propone realistiche scelte economiche ecosostenibili e preme per l'applicazione, almeno degli im-

pegni già sottoscritti dal nostro paese in materia di inquinamento e di contenimento delle emissioni responsabili dell'effetto serra. Di sicuro comunque c'è un fatto che la canicola di queste settimane ha messo impietosamente a nudo la drammaticità dei livelli di inquinamento raggiunti dall'aria che siamo costretti a respirare. Non solo a Roma e a Firenze, a Napoli e a Torino ma anche in tanti piccoli centri sulle spiagge e perfino in montagna. Le crescenti concentrazioni di ozono troposferico - quello che si forma al livello del suolo, da non confondere con quello della fascia stratosferica che piaccia o no a Berlusconi si assottiglia ogni anno di più per colpa delle emissioni di gas killer provenienti dalle attività umane - che quasi dappertutto hanno abbondantemente superato per diversi giorni i livelli d'attenzione e in diversi casi hanno sfiorato quelli d'allarme sono la testimonianza più evidente e insieme drammatica della necessità di intervenire subito senza perdere più nemmeno un giorno per affrontare alla radice la causa principale che - solo

chi è in malafede può ancora tentare di negarlo - è rappresentata dal traffico 30 milioni (non 22 come afferma qualche troppo frettoloso dirigente del ministero dell'Ambiente) di auto, bus e camion. Da più parti in queste settimane i sindaci delle grandi città sono stati accusati di non prendere provvedimenti d'emergenza per ridurre le concentrazioni di ozono gas responsabile di malessen e a lungo andare, di gravi malattie del sistema respiratorio fino al cancro ai polmoni. Ma blocchi del traffico e targhe alterne poco o nulla possono fare non solo perché in pieno agosto di auto in città non è che ne circolino molte ma soprattutto perché l'ozono - prodotto di complesse reazioni di trasformazione fotochimica dei gas di scarico - si forma solo dopo settimane e insomma la spia di accumuli di gas tossici che si sono verificati in altri periodi e magari addirittura in altri luoghi.

«La verità - dice la parlamentare progressista Fulvia Bandoli responsabile ambiente del Pds - è che i provvedimenti d'emergenza i provvedimenti tampone non servono più. Quando a una serie di fattori climatici solo in parte obiettivi si accompagna la mancanza di un intervento deciso a favore del trasporto pubblico urbano in sede propria tram e autobus la situazione precipita. Quel che occorre è una politica organica con finanziamenti certi e poteri altrettanto certi agli enti locali per sviluppare piani dei trasporti in grado di spostare quote significative di trasporto dall'auto al mezzo pubblico».



Luigi Baiardi/Contrasto

Le proposte del resto non mancano e quella formulata da oltre un anno e mezzo e poi ulteriormente affinata da Legambiente che coniuga difesa dell'ambiente salvaguardia della salute dei cittadini e sviluppo dell'occupazione. C'è quella, presentata già nella scorsa legislatura dai parlamentari del Pds che prevede l'utilizzo vincolato di una quota delle imposte sui carburanti per creare un fondo per il trasporto pubblico gestito direttamente da Regioni e Comuni

che consentirebbe di mettere in movimento nel giro di dieci anni investimenti per circa centomila miliardi più che sufficienti per dotare le aree metropolitane e le altre città di una rete di trasporto pubblico finalmente efficiente e competitiva. C'è, ancora, una proposta messa a punto sulla base di quella di Legambiente da un gruppo di deputati progressisti che prevede a sua volta lo spostamento dei carichi fiscali dal lavoro ai consumi energetici e la destinazione di par-

te del gettito alla realizzazione di interventi contro l'inquinamento. I Comuni privi di finanziamenti e con poteri reali molto limitati ben poco possono fare. Bologna si è dotata di un piano organico ma a ogni passo incontra l'opposizione di questa o quella corporazione che tra un ricorso al Tar e l'altro trasforma il lavoro dell'amministrazione in una specie di corsa a ostacoli. Roma ha cominciato a realizzare con le Fs alcune linee metropolitane che stanno tra l'altro ri-

«Grande rientro» solo a metà Ancora in ferie milioni di italiani

Città meno vuote da ieri sera. Il primo grande rientro dalle ferie estive, cominciato venerdì, si è andato concludendo nelle ultime ore di ieri, dopo una giornata di traffico intenso ma con pochi incidenti. La situazione più critica si è verificata nella mattinata sul tratto riminese della A14, dove un bimbo di un anno e mezzo è rimasto gravemente ferito dopo che l'auto guidata dal padre è finita fuori strada nei pressi del casello di Rimini, sulla carreggiata Nord. L'autostrada è rimasta chiusa per alcune ore, e la coda ha raggiunto i dieci chilometri. Rallentamenti anche a Bologna-Borgo Panigale, dove all'altezza dell'innesto tra A14 e A3 si sono formate a causa di alcuni tamponamenti file di circa due chilometri. Tranquilla la situazione sul tratto marchigiano dell'Adriatica dove, dopo un sabato difficile, ieri è stata segnalata solo una coda di tre chilometri a Sud di Gabicce Mare. Lanci di sassi sulle auto in corsa, invece, si sono verificati sull'autostrada Catania-Messina, all'altezza dello svincolo di Giarre, dove sconosciuti hanno centrato i parabrezza di due auto senza per fortuna causare feriti. Affollati anche gli aeroporti e i porti: solo ieri sono state circa 30.000 le persone che hanno lasciato la Sardegna. Molti, comunque, gli italiani ancora in vacanza e quelli che hanno scelto per la villeggiatura l'ultima settimana d'agosto. Il vero e proprio «rientro» è in effetti previsto per il prossimo fine settimana: a partire da giovedì, secondo le previsioni, circoleranno su strade e autostrade circa 10 milioni di veicoli.

scuotendo un più che discreto apprezzamento da parte dei cittadini. Napoli sta elaborando dei progetti. Ma il governo e la sua più o meno salda maggioranza continuano a tacere. O peggio - a parlare per bocca di tre ministri - quelli dell'Ambiente dei Trasporti e dei Lavori pubblici - che pensano solo all'Alta velocità ferroviaria alle autostrade e una nuova epoca di fasti degli appalti per le grandi opere. Come ai tempi di Prandini forse perfino peggio.



Fiat accelera la ripresa.

FINO A **20** MILIONI DI FINANZIAMENTO PER **24** MESI A **ZERO** INTERESSI

Oppure anticipo del **15%** e finanziamento per **48** mesi al tasso del **6%**

La ripresa economica è in arrivo? Fiat ne anticipa gli effetti positivi con un'iniziativa senza precedenti: Fiat nuova subito con un finanziamento

PRIMA RATA dopo 4 MESI

Sava per **24 mesi a interessi**



finita: la prima rata si paga dopo

di lire a interessi zero per Cinquecento e Panda, 10 milioni per Uno e Punto, 15 per Tipo e Tempra e ben 20 milioni per Croma. Non è

ben 4 mesi. Preferite tempi di pagamento più lunghi? Anticipo

del 15%. Il resto in 48 mesi al tasso del 6%. Buone vacanze.

FINANZIAMENTI RATEALI

FIAT PUNTO 55S 3p		
PREZZO CHIAVI IN MANO	L. 15.350.000	
	TASSO 0%	TASSO 6%
QUOTA CONTANTI	L. 5.350.000	L. 2.302.500
IMPORTO DA FINANZIARE	L. 10.000.000	L. 3.047.500
NUMERO RATE	21	48
IMPORTO RATA MENSILE	L. 476.191	L. 306.682
SCADENZA 1° RATA	120 GG	35 GG
SPESE PRATICA	L. 250.000	L. 250.000
TAN*	0%	6%
TAE**	2,21%	7,21%

FIAT TIPO 1 6 SX 5p		
PREZZO CHIAVI IN MANO	L. 22.350.000	
	TASSO 0%	TASSO 6%
QUOTA CONTANTI	L. 7.450.000	L. 3.352.500
IMPORTO DA FINANZIARE	L. 15.000.000	L. 18.997.500
NUMERO RATE	21	48
IMPORTO RATA MENSILE	L. 714.286	L. 446.537
SCADENZA 1° RATA	120 GG	35 GG
SPESE PRATICA	L. 250.000	L. 250.000
TAN*	0%	6%
TAE**	1,46%	6,88%

Escluso imposte ARIET e IPA *TAN = Tasso Annuo Nominale **TAE = Indicatore del costo totale del credito

È UN'INIZIATIVA DELLE CONCESSIONARIE E SUCCURSALI FIAT

Offerte non cumulabili con altre iniziative in corso valide fino al 31/08/1994 su tutte le versioni della gamma auto (escluso Fiat Punto Cabrio Fiat Coupe e Ulisse) disponibili in rete salvo approvazione SAVA. Per ulteriori informazioni sui tassi e sulle condizioni praticate da Sava consultare i fogli analitici pubblicati a termini di legge.