

FIGLI NEL TEMPO. TELEVISIONE

LASTREGO E TESTA Scrittori



Oggi tutti parlano male della televisione, ma lo sono contento se i miei figli la guardano. Perché non dovrebbero imparare l'italiano senza fatica guardando la tv?

Come parli, sponsor?

È VERO CHE la televisione ha diffuso la conoscenza dell'italiano in un paese nel quale era normale parlare in dialetto, promuovendo l'uso di una lingua comune. È vero che avere come modello persone che parlano con scioltezza e proprietà facilita l'apprendimento scolastico. Ma il punto da avere ben presente è che la televisione effettivamente insegna tante cose, belle e anche brutte, oltre alla lingua e bisogna tenerla sotto controllo proprio

per il resto del suo insegnamento. Ci capita di incontrare genitori con due atteggiamenti opposti nei confronti dell'insegnamento dato dalla televisione ai loro figli, a seconda che abbiano avuto oppure no una formazione scolastica. Spesso quelli con titolo di studio tendono a sottovalutare l'efficacia della televisione nel proporre modelli di comportamento e scopi da raggiungere nella vita. Infatti sono coscienti della fatica sostenuta per studiare e dei risultati ot-

tenuti, per cui pensano di poter influenzare i loro figli con l'esempio e con le parole più di quanto facciano i programmi televisivi. Ma in molti casi si illudono, perché l'efficacia persuasiva e la capacità di suggestione delle immagini televisive è molto forte e il televisore è disponibile di continuo, mentre a loro, dopo gli obblighi di lavoro, rimane un tempo limitato da dedicare ai figli.

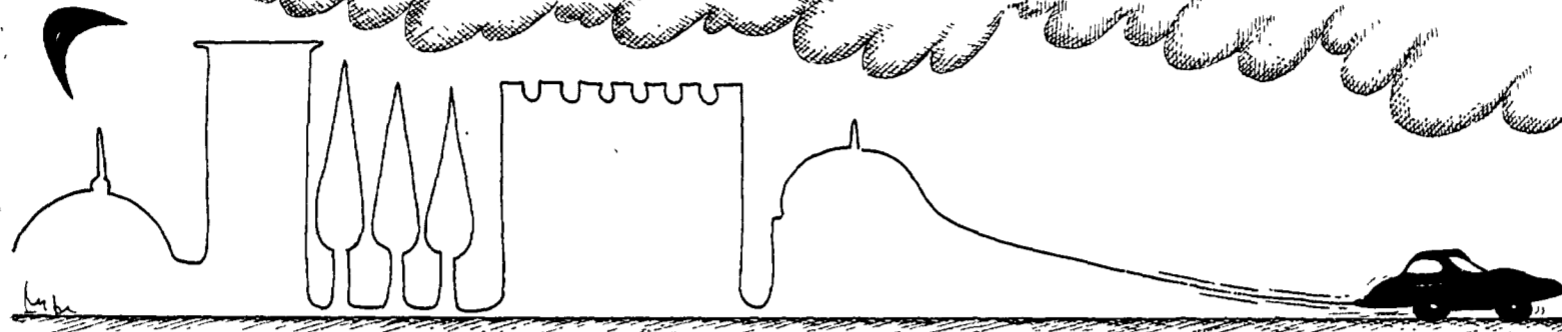
Altri genitori, che hanno cominciato a lavorare subito dopo la scuola dell'obbligo, possono sopravvalutare la televisione perché fa vedere persone che «parlano bene», usando un linguaggio che si rendono conto di non padroneggiare a fondo.

Ma non bisogna dimenticare una grossa differenza: i genitori e gli insegnanti vogliono preparare i bambini alla vita, non vendergli un prodotto. Le loro spiegazioni, basate sulla tradizione e sull'esperienza, hanno molto più valore di quelle contenute nei telefilm o nella pubblicità delle merendine. I bambini hanno bisogno della presenza fisica di adulti che li ascoltino e rispondano alle loro domande in modo disinteressato. Nessuno deve lasciarsi intimidire dalla Tv: un buon consiglio, uno scherzo divertente detto in dialetto vale più di mille discorsi declamati in italiano perfetto. Specialmente di quelli pagati da uno sponsor o scelti da un pubblicitario.

Primo rapporto di Legambiente sull'ecosistema urbano in Italia: le metropoli agli ultimi posti

Milano e Napoli si dimostrano le più inquinate

Le peggiori sono Milano e Napoli. Metropoli con troppe auto, poco verde, aria irrespirabile. Il capoluogo campano è ultimo in classifica per densità (9.102 abitanti per chilometro quadrato), per rischio industriale (gli abitanti esposti a disastri provocati da impianti pericolosi sono qualcosa come 2.018 per chilometro quadrato, quasi il triplo di Milano, che pure viene subito prima in classifica), per inquinamento atmosferico (in media 357 microgrammi di biossido d'azoto per metro cubo d'aria, dodici volte più che a Siena, il doppio di Firenze), per monitoraggio dell'inquinamento da rumore (ma in questo caso le fanno buona compagnia altri 41 capoluoghi), per raccolta differenziata dei rifiuti (insieme ad altre 12 città). E Milano? Ultima è solo per la depurazione delle acque (molto semplicemente non la fa, così come Catania e Imperia), ma per quasi tutti gli altri parametri è saldamente presente nel gruppo delle peggiori: per il numero di auto, per esempio, si fa battere solo da Torino.



Le città insostenibili

■ Piccolo è sano. Soprattutto se a essere di piccole - o al massimo medie - dimensioni è un capoluogo di provincia del Centro-Nord, meglio ancora se di una delle regioni storicamente «rosse» della penisola. A certificarlo è il primo rapporto di Legambiente sull'ecosistema urbano, una complessa ricerca effettuata nell'arco degli ultimi sei mesi con la supervisione scientifica dell'Istituto Ambiente Italia che per la prima volta nel nostro paese fa il punto - prendendo in esame quattordici diversi parametri sulla base delle indicazioni dell'Unione europea - sullo stato di salute delle nostre città da un punto di vista ambientale. Che, con buona approssimazione, coincide con lo stato di salute e di benessere complessivo di chi in quelle stesse città vive.

La palma di città in migliori condizioni - con 74,25 punti su un ipotetico massimo di 100 - è Bolzano, che presenta risultati ottimi o buoni per tredici parametri (densità della popolazione, rischio industriale, monitoraggio dell'inquinamento atmosferico, presenza di biossido d'azoto nell'aria, monitoraggio acustico, consumi idrici, quota di depurazione delle acque di scarico, produzione di rifiuti, raccolta differenziata, densità di automobili, consumi di carburante, consumi di benzina senza piombo, consumi elettrici) e cade solo sul quattordicesimo, il verde pubblico, pari ad appena 7,3 metri quadrati per abitante. Sempre molto più, comunque, di Roma o di Milano, di Napoli o di Firenze.

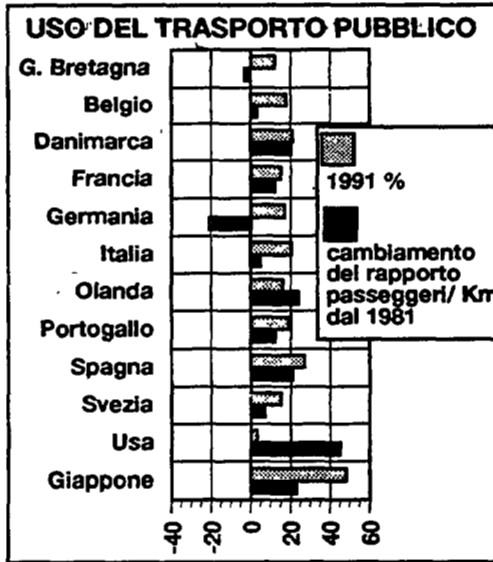
Bolzano e Aosta così simili, così diverse

È piccola, è situata nell'estremo Nord, eppure sprofonda agli ultimi posti della classifica di Legambiente: Aosta è terza ultima appena prima di Milano e Napoli. L'eccezione, si direbbe, alla regola. Eppure, in teoria, dovrebbe avere tutte le carte in regola per occupare i piani alti. Oltre tutto è molto simile - per superficie, popolazione, condizioni climatiche - alla capoluogo, Bolzano. E anche esente da gravi rischi industriali, e la sua aria non è più inquinata di quella di tanti altri centri. Ma a quanto pare è una città irrimediabilmente ecologica: consuma, complice la franchigia fiscale, più benzina di tutti - più di 1.500 litri a testa all'anno, due volte più di Milano, cinque più di Napoli - più elettricità per uso domestico (1.466 kilowattora a testa all'anno, il doppio di Matera, il 60% più di Bolzano), enormi quantità d'acqua (620 litri al giorno per abitante, molto più di Bologna o di Palermo anche se meno del record negativo di Brescia: 871 litri).

Non ci sono grandi città tra le prime dieci: dietro Bolzano la classifica vede Macerata, Mantova, Ferrara, Parma, Siena, Sondrio, Forlì, Modena e Arezzo, con Caserta, pri-

Al Sud si salvano solo in tre: Teramo, Caserta e Matera

Tra le prime venti sono solo in tre le città del sud: Caserta, Teramo e Matera. Anche dal punto di vista ambientale il Mezzogiorno scosta anni e anni di malgoverno e di potere, spesso, della criminalità organizzata, che certo della salute dei cittadini e del territorio non si preoccupa minimamente. Anzi: cementificazione selvaggia, abusivismo, traffici illegali di rifiuti sono triste realtà quotidiana. A far risalire a diverse città meridionali almeno qualche posizione sono i consumi energetici e la produzione di rifiuti. Indici da un lato positivi, ma dall'altro frutto essenzialmente di minori redditi rispetto al resto d'Italia, più che di maggiore coscienza ambientalista. Non a caso è al Sud che meno attenzione viene riservata dai Comuni al monitoraggio dell'inquinamento atmosferico (per non parlare di quello acustico, del tutto ignorato), alla depurazione delle acque, minima o nulla salvo poche eccezioni (Caserta, per esempio) e alla raccolta differenziata dei rifiuti, quasi ovunque totalmente sconosciuta.



Molto di più (trasporti pubblici) e niente di meno (aria pulita)

■ La Reale Commissione sull'inquinamento del Regno Unito ha le idee chiare. E le ha proposte, nero su bianco, al Governo di Sua Maestà Britannica. Nei prossimi dieci anni occorre raddoppiare, al netto dell'inflazione, il prezzo dei combustibili se si vuole iniziare a disincentivare l'uso del trasporto privato. E cominciare davvero a migliorare la qualità dell'ambiente urbano. Soffocato dall'auto e dai suoi fumi. Paralizzato dal traffico. Snerato dai rumori. «Consideriamo l'attuale sistema di trasporto non sostenibile, a causa dei costi ambientali che impone, così elevati da compromettere le scelte e la libertà delle future generazioni». Recita il rapporto della Royal Commission. Costi, peraltro, che il mercato ed i suoi ragionieri proprio non riescono a prendere in considerazione. Eppure reali. Tangibili. Quali sono? E come evitare di pagarli?

Beh, per cominciare a rispondere possiamo stogliere insieme «Caos», la nuova rivista di Legambiente, che dedica il suo primo numero proprio ai problemi ambientali. Ci sono i costi per la salute: con un forte incremento delle affezioni respiratorie (la mortalità aumenta del 10% quando nelle nostre città si registrano concentrazioni elevate di sostanze inquinanti); con un aumento dei rischi di can-

cro e di disturbi al sistema nervoso centrale; con stress, disturbi gastrici e cardiaci da rumore che interessano 110 milioni di persone nella sola Europa. Ci sono, poi, i costi ambientali: il sistema dei trasporti centrato sull'auto assorbe il 32% dei consumi energetici nazionali e produce il 23% delle italiane emissioni di anidride carbonica, il 54% di quelle di zolfo, il 59% di particolato solido, l'88% delle sostanze organiche volatili. E ci sono, infine, i costi, come dire, fisici: con la formidabile contrazione dello spazio e del tempo a disposizione. Nel grande ingorgo perdiamo la possibilità di usare piazze, strade, persino marciapiedi. Mentre ci muoviamo ad una velocità media che non è superiore (talvolta è persino inferiore), che so, a quella degli anni '50.

Intanto però dal 1960, come documenta Mario Zambini, l'indice di motorizzazione è più che duplicato. Passando da meno di 5 a più di 50 auto ogni 100 abitanti. Però, direte voi, dal '60 ad oggi è fortemente aumentata anche la mobilità degli italiani: ovvero il numero delle persone che si spostano ed i chilometri quotidiani percorsi. Vero. Ma è aumentata di sole 7 volte. Meno delle auto. E molto più dei trasporti pubblici. Appena triplicati. Questo sistema dei trasporti fondato sull'auto privata è comune

Consiglio nazionale della Sinistra Giovanile. UN ALTRO TIPO DI FUTURO. Protagonisti dello scontro sociale e del Congresso nazionale del Pds. Introduce Nicola Zingaretti. Partecipa Gloria Buffo della Segreteria nazionale del Pds. Roma, 30-31 ottobre 1994. Frattocchie (km 22 Appia Nuova).

Londra: musulmani boicottano vaccino anti-morbillo

Oltre a due scuole cattoliche, anche alcuni esponenti della comunità musulmana britannica invitano a boicottare la campagna di immunizzazione anti-morbillo promossa dal governo di Londra. L'opposizione nasce dal fatto che il vaccino è stato estratto trenta anni fa da tessuti di feto abortito. I musulmani, come del resto i cattolici, sono contrari all'aborto e quindi hanno riservato etiche sull'utilizzo, anche a fini scientifici, di feti abortiti. La minaccia di boicottare la campagna di immunizzazione preoccupa notevolmente il governo, visto che in Gran Bretagna vive un milione e mezzo di musulmani. In questi giorni se ne discute nelle moschee e già le autorità religiose musulmane di Leicester si sono pronunciate contro. La campagna di immunizzazione, voluta dalle autorità sanitarie britanniche per prevenire una paventata epidemia di morbillo, comincia la settimana prossima e riguarderà i sette milioni di allievi delle scuole dell'obbligo. Il vaccino è l'MMR bivalente che immunizza anche contro la rosolia. A sollevare il caso sono state nei giorni scorsi due scuole cattoliche, l'Ampleforth nella contea di York e lo Stonyhurst College nella contea di Lancashire, i cui presidi hanno detto che non consentiranno la vaccinazione dei loro allievi.

Innovazione tecnologica in mostra a Napoli

La «Mostra mediterranea dell'innovazione tecnologica» è il primo appuntamento per ricercatori accademici e industriali, produttori, trasformatori, utilizzatori e operatori di mercato per mettere a confronto le conoscenze nel campo della tecnologia e scienza dei materiali, per identificare innovative e comuni direzioni di ricerca e per esplorare nuove prospettive di mercato. La manifestazione, che si terrà dal 5 al 12 novembre a Napoli, presso la mostra d'oltremare, è organizzata dalla rete mediterranea su scienza e tecnologia di materiali plastici: avanzati Mednet, in collaborazione con l'Unesco, il Cnr, l'Ente autonomo mostra d'oltremare, l'Enea e il consorzio per l'applicazione dei materiali plastici e per i problemi di difesa dalla corrosione (Camppec) e con il coinvolgimento delle principali istituzioni scientifiche eucaliurati e delle nuove industrie leader dei paesi del Mediterraneo.

FAUNA 411. MENSILE DI GESTIONE FAUNISTICA. È uno strumento di lavoro e di consultazione tecnico-scientifica per: ambientalisti, naturalisti e animalisti, programmatori e operatori faunistici, ricercatori, applicatori e allevatori, dirigenti associativistici, studiosi, ricercatori e studenti, tecnici, funzionari impiegati e amministratori pubblici. Si riceve mensilmente in abbonamento versando Lit. 40.000 sul c/c postale n. 10842532 intestato a: Habitat c/o Editori del Grifo - Montepulciano (SI).