

Cinque intrepidi pedoni a passeggio sotto lo smog

Dieci strade a «prova di respiro» nella «giungla d'asfalto» delle città italiane. Legambiente ha disegnato la mappa delle vie dello smog, le arterie simbolo del degrado cittadino, dove domina l'ingorgo quotidiano, il fracasso, l'inquinamento, le colonne interminabili di auto. Questi 10 casi esemplari di «ecocollasso» urbano saranno illustrati nel prossimo numero di «Nuova Ecologia»: si tratta della via Emilia a Castel Bolognese, via Galliera a Bologna, via del Tritone e via della Magliana a Roma, Bastioni di Porta Volta a Milano, piazza Rivoli a Torino, via Cornigliano a Genova, via Cavour a Firenze, via di S. Maria di Costantinopoli a Napoli, piazzale delle Botteghe a Reggio Calabria, via Maqueda a Palermo. Di queste dieci vie, «Metropolis» ne ha scelte cinque per raccontarle in queste due pagine come appaiono a chi in un giorno qualunque le debba attraversare. Si va dalla genovese via Cornigliano, la più rumorosa d'Italia, a via Cavour di

Firenze dove le pietre e i marmi di Palazzo Medici Riccardi si sbriciolano a causa dell'inquinamento. Di fronte all'inquinamento atmosferico, che costituisce uno dei fenomeni più evidenti del degrado ambientale, il Ministero dell'ambiente ha stanziato per il biennio 1998-99 circa 59 miliardi per interventi su mobilità e traffico. Si tratta di progetti pilota per la razionalizzazione della mobilità urbana con sistemi telematici, i «mobility manager» (i manager del traffico che devono organizzare gli spostamenti nelle aziende con più di 300 persone), i taxi collettivi, il «car sharing» e il «car pool», gli incentivi ai bus elettrici, ecc. Notevoli investimenti dovrebbero essere inoltre fatti dai Comuni sul loro parco mezzi: infatti oltre un terzo (15.000 su 40.000) del parco autobus nazionale sono in età di pensione, hanno cioè oltre 15 anni di età. Tra le grandi città i bus più vecchi (e quindi più inquinanti) sono quelli di Milano (età media 13 anni), seguiti da quelli di Roma (11,5) e Torino (9).



Camere con vista su colonne di Tir

Visita a Castel Bolognese, la cittadina tagliata in due dalla via Emilia

DALL'INVIATO

WALTER GUAGNELI

CASTEL BOLOGNESE Il console romano Emilio Lepido facendo costruire, nel II secolo avanti Cristo, la via Emilia non avrebbe mai immaginato di provocare tanto... rumore. Alle soglie del 2000 Castel Bolognese, una delle città attraversate (in questo caso tagliata a metà) dall'importante arteria, si porta appresso un imbarazzante primato: è una delle zone d'Italia col più elevato tasso di inquinamento acustico e ambientale. A Castello (8 mila abitanti, tante industrie, zero disoccupazione, 120 immigrati ben integrati) tutti ormai hanno fatto l'abitudine al frastuono del traffico e alle prime pagine dei giornali.

La questione è annosa e paradossale. La città è tagliata in due dalla via Emilia che entra fra le case squassandole e facendole ballare al ritmo di 28 mila veicoli al giorno. Tir in testa. Una sorta di terremoto continuo. Un chilometro d'inferno. Gli ultimi dati parlano di inquinamento pari a 75 decibel. Questo primato assai poco gradito scandisce anche la lunga ed estenuante battaglia del sindaco Jader Dardi che da 13 anni tenta di risolvere il problema trovando ostacoli via via diversi, praticamente insuperabili: lungaggini dell'Anas, ministri sordi o troppo indaffarati, burocrazia da record, perfino Tangentopoli rivelatasi micidiale per il problema di Castel Bolognese.

«Tutto parte nel 1976 - racconta Dardi - quando la giunta di sinistra da poco insediata mette a fuoco l'idea di realizzare una circonvallazione che accoglia gran parte del traffico, soprattutto quello pesante, e liberi il centro della città dalla prigione di rumore e smog». Più tardi partono le ordinanze volte a ridurre il transito di camion o a deviarlo su alcune strade secondarie a valle della città, che tornano sulla via Emilia un paio di chilometri dopo il centro di Castel Bolognese. Qualche risultato arriva dopo l'iniziale braccio di ferro coi camionisti. Che potrebbero evitare la città con l'autostrada A14 (caselli a Faenza e Imola a pochi chilometri da Castel Bolognese), ma non lo fanno. «Ma la vera allucinante odessa riguarda il progetto per la circonvallazione - prosegue Dardi - Nell'85 l'Anas promette di farsene carico. Impegno disatteso. L'anno dopo assieme alla Provincia di Ravenna si decide di studiare un nuovo progetto, in grado di prefigurare anche l'ipotesi di una tangenziale in grado di collegare Faenza, Castel Bolognese e Imola per servire un bacino d'utenza molto ampio: Bassa ravennate, Val Senio, oltre alle tre città. La Regione dà l'ok. Ma iniziano i tormentoni romani. I viaggi nella capitale si trasformano in incubi. Il nostro impegno nel redigere il progetto si infrange contro la diga rappresentata da ben 17 enti che via via devono esprimere il loro parere. Ma ognuno fa obiezioni o comunque contraddice e ribalta le osservazioni di quello precedente. Sembra si organizzino fra loro per creare intralci».

Poi inizia la litania del Ministero dei lavori pubblici. «Anche qui lungaggini e ritardi di ogni genere - spiega Dardi - ad un certo punto, siamo agli inizi degli anni '90, sembra che tutto sia pronto: il progetto va bene, sono previsti anche 43 miliardi di finanziamenti. Ma quando stanno per partire i lavori scoppia la vicenda di Tangentopoli. Un giorno vado a Roma per avere l'ultimo sì dall'Anas, ma non trovo più interlocutori. Era appena stato pubblicato un lungo elenco di indagati per le inchieste di Mani Pulite... Non è finita. Anche Antonio Di Pietro, allora ministro dei Lavori Pubblici, viene contattato a più riprese per sbloccare la vicenda. Con scarsi risultati, però. Siamo ormai al 2000, ma il sindaco Dardi non s'arrende. Passate tutte le forche caudine possibili e immaginabili, la circonvallazione pare finalmente materializzarsi. «L'Anas sta completando il progetto esecutivo, il Ministero dei Lavori Pubblici deve dare l'ok. C'è ancora il finanziamento di 43 miliardi. In due anni dovremmo poter realizzare i lavori».

Il conditionale è sempre d'obbligo vista l'odissea progressiva. Intanto il sindaco ha trovato un escamotage almeno per limitare il rimbombo del traffico veicolare nel famigerato chilometro di via Emilia fra le case: ha attivato due semafori alla periferia della città togliendo quello del centro. Con qualche buon risultato perché auto e camion scorrono meglio. Intanto nei bar sotto i portici i castellani, incuranti del traffico, siedono ai tavolini giocando a carte. Sordi a ogni rumore...



Le foto che illustrano queste due pagine sono tratte dal volume «Con la coda dell'occhio» di Marina Ballo Charmet

FIRENZE

Milletrecento passi per il più grave degli errori toponomastici

Settemila veicoli elettrici

L'inquinamento da traffico soffocano i nostri centri urbani, ma i veicoli elettrici che potrebbero contribuire a un miglioramento della situazione sono ancora una rarità. Al luglio '98 risultavano in circolazione circa 7.500 mezzi elettrici così distribuiti: 5.600 veicoli a due ruote (scooter e bici), 1060 veicoli per trasporto merci, 660 automobili, 190 bus e minibus tra elettrici e ibridi e persino due imbarcazioni utilizzate dall'Act di Venezia. Tra i motivi dell'ancora scarso appeal dell'elettrico è che in realtà questi veicoli hanno prestazioni limitate se paragonate a quelle dei veicoli a benzina: allo stato attuale, l'autonomia massima si aggira attorno ai 60-80 chilometri per gli automezzi dotati di batterie al piombo e cento chilometri per quelli che utilizzano batterie al nichel-cadmio. La ricarica completa delle batterie richiede una media di 5-6 ore, obbligando a una sosta forzata. Ricerche condotte in Europa dimostrano però come il 60% dei guidatori percorra meno di trenta chilometri al giorno e più del 90 per cento non superi i cento. Una vettura elettrica con una autonomia di cento chilometri riuscirebbe quindi a soddisfare più del novanta per cento dei bisogni di mobilità.

DANIELE PUGLIESE

FIRENZE Forse solo chi l'ha misurata «a passi tardi e lenti», sfilando in un corteo (trazionalmente passano di lì), può apprezzare quella bolgia di strada che è via Cavour a Firenze. Ma come si fa a chiamare così, col nome d'un piemontese, quel chilometro d'asfalto che, se viene da nord, ti porta dritto al Duomo, in una città che nella sua toponomastica ha parole splendide come via delle Brache, via delle Bombarde, Canto de' Nelli, piazza del Limbo, via Torta?

Ecco, via Torta è tutto l'opposto. Un torciglione che si snoda e splash ti spiaccia davanti a Santa Croce e invece questa è dritta come un fuso. Il nome del conte Benso glielo dettero undici giorni dopo la sua morte avvenuta il 6 giugno 1861. Da poco era stato proclamato il Regno d'Italia. Il vecchio Piero Bargellini, che alle strade di Firenze dedicò una monumentale opera, definì quel battesimo «il più grave degli errori toponomastici». Già, perché via Cavour, quella che oggi Legambiente marchia a fuoco come la via più inquinata di Firenze, fino allora si chiamava via Larga senza che ci sia bisogno di spiegare perché, e ancor prima Via nuova degli Spadari, giacché «vi si trovavano molte botteghe di negozianti di armi».

Per percorrerla tutta - da piazza della Libertà fino all'angolo estremo del Palazzo Medici Riccardi, dove, con un angolo di pochi gradi, devia verso il Battistero prendendo il nome di via de' Martelli - ci vogliono per la precisione 1313 passi, come il numero della targa sulla macchina di Paperino.

Altri 200 ne conta appunto via Martelli, che non può considerarsi un'altra via, anch'esse lo è.

«È da ritenersi la più bella via fiorentina», scriveva di via Cavour nel 1929 Demetrio Guccerelli nel suo Stradario storico di Firenze con un po' d'esagerazione. E in effetti conta un bel numero di palazzi che hanno tanta storia sulle spalle. Palazzo Panciatichi, per esempio, sede del Consiglio regionale e che da una vita ospita la Libreria Feltrinelli, pur non essendo un capolavoro architettonico (veniva chiamato «Palazzo di basso profilo», inglobò, quando fu costruito alla metà del Seicento, la casa dove viveva l'autore del Galateo, monsignor Giovanni Della Casa. O Palazzo Ginori Conti, su cui fu posta, pare erroneamente, una lapide in ricordo della residenza di Gioacchino Rossini. E chiederle delle scuderie di Palazzo Medici Riccardi - oggi parcheggio della Provincia e della Prefettura - dove Lorenzino de' Medici pugnò, attirandolo con la promessa d'un convegno amoroso, Alessandro, primo Duca di Firenze tanto che quell'edificio fu detto «casa del traditore»?

IN VIA CAVOUR
Fu Bargellini a protestare contro il nome piemontese all'antica via Larga

Poi ci sono i bar. Il celebre Bottegone all'angolo fra via Martelli e il Duomo; il bar Italiano, all'angolo con via de' Pucci, dove, come racconta Orazio Barbieri, memoria storica della resistenza fiorentina, si davano appuntamento gli studenti antifascisti del li-

ceo classico Galileo; o ancora, più su verso piazza San Marco, quello che si chiamava Caffè Michelangiolo, che sta ai Macchiaioli come il Café Guerbois, fra il 1863 e il 1874, agli Impressionisti. Né si possono dimenticare le scuole pie dei padri Scolopi o l'osservatorio Ximeniano o la splendida biblioteca Marucelliana.

Ecola qui, via Larga, scusate, via Cavour, con i suoi 966 autobus che ci passano ogni giorno, che diventano 1266 in via Martelli perché affluiscono anche le linee 14 e 23 provenienti da via de' Pucci. Ma l'Ataf dice che son diminuite: erano 1635 in via Cavour prima del giugno '94, quando fu deciso di decongestionare il centro. Così cinque linee, tra cui il vecchio 7 che porta a Fiesole, hanno cambiato percorso.

E le auto? Solo quelle col permesso, perché lì è zona blu. Ma i permessi sono tanti: solo in quella strada c'è il Comando della Regione militare Centro, la Corte d'appello e la Procura generale della Repubblica, la Provincia, la Prefettura, il consiglio e la Giunta regionale con la sua bella bandiera europea che svetta a fianco di una delle più belle ristrutturazioni post-moderne della città, il teatro della Compagnia.

In un rilevamento fatto nei giorni scorsi per conto dell'Ataf sono stati contati passare in due ore, fra le 10 e le 12, dinanzi a Palazzo Medici Riccardi che Legambiente dice sta andando in

briciole, 138 bus, 848 tra auto e furgoni, 2057 scooter, moto o motorini, rispettivamente con 5795, 1077 e 2057 persone a bordo.

Amos Cecchi, che ha l'ingrato compito di fare l'assessore al traffico, confida molto nelle porte telematiche, nell'insonorizzazione della flotta Ataf e non esclude che prima o poi venga anche utilizzata una pavimentazione fonoassorbente. Poi, tutti pronti a sparare sui motorini. Sì, perché via Cavour è l'unica porta d'accesso al cuore della città, l'unica direttrice che s'incunea come un dardo verso la Cupola del Brunelleschi.

Sui suoi fianchi restano ancora - accanto a insegne di hotel, pensioni, studi notarili e legali - i segni di un passato magico, magnifico e silenzioso. Proprio dinanzi a piazza San Marco c'è il Casino della Livia che il Granduca Pietro Leopoldo fece costruire per la sua bella ballerina Livia Raimondi, mangiandosi un pezzo dell'Orto dei Medici dove il grande Michelangelo faceva pratica e che i posteri riconobbero, come dice un'iscrizione, «primo museo e prima accademia d'arte in Europa».

Travolta dal rumore, dallo sfrecciare frenetico e distratto di pneumatici e scarpe d'ogni tipo, anche l'insegna scolpita nella pietra dell'antica Farmacia di San Marco, sul fianco del convento, che ancor oggi promette «tintura di mirra e aceto cosmetico, polvere dentifricia e estratti odorosi, gengivario oppiato e acqua di cera alla rosa». Più giù, verso il Duomo, c'è rimasta una profumeria da aeroporto internazionale.

E, sulla strada, uno strano, forte odore.

