

L'ARIA CHE RESPIRIAMO

COCKTAIL DI PIOMBO E AMIANTO CON UNA SPRUZZATINA DI OZONO

Paolo Rossi è un impiegato statale, lavora a Roma. Per andare al lavoro ci mette un'ora, che passa in gran parte all'aria aperta (gli piace molto camminare), nella pausa pranzo esce d'ufficio per un'altra mezz'ora, un'altra ora per andare a casa e poi, prima di andare a letto, altri 30 minuti fuori casa per impegni vari. Il nostro Paolo Rossi, in tutta la giornata, se ne è stato all'aperto per tre ore. Ebbene, sapete che cosa si è inalato? Ve lo diciamo subito: 1.050 microgrammi di polveri, 602 microgrammi di ossidi di azoto, 224 milligrammi di ossidi di carbonio e 35 microgrammi di biossido di zolfo. Un cocktail micidiale, perché le sostanze inquinanti prodotte dal traffico veicolare nelle nostre città sono un po' come il vino: se prese singolarmente e in piccolissi-

me dosi (cosa che non accade mai) possono anche non ubriacarci, ma se le mischi come quando bevi insieme vino rosso e bianco (con magari un'aggiunta di grappa) ti stendono. Le diverse sostanze chimiche insomma si sostengono a vicenda potenziando le rispettive capacità (nocive). E sono ormai documentate associazioni tra alti livelli di inquinamento dell'aria ed eccesso di mortalità e morbilità per complicanze broncopolmonari e cardiovascolari.

Il traffico stradale e il riscaldamento domestico sono le due più importanti fonti di inquinamento delle nostre aree urbane. Nell'aria vengono immessi, senza soluzione di continuità, inquinanti gassosi che, ordinatamente, si suddividono in diverse famiglie. C'è quella degli ossidi di azoto che de-

terminano bronchiti croniche, enfisema e fibrosi polmonare; sono anche abbastanza irritanti ed hanno effetti sulle mucose interne delle vie respiratorie. Il che produce un calo in noi delle difese immunitarie nei confronti dei microrganismi e ci rende più "disponibili" a prenderci raffreddori e influenze. Poi ci sono le famiglie dell'anidride solforosa e dell'ossido di carbonio con la loro corte di bronchiti asmatiche, rinfariniti, cefalee, astenia, vertigini, tachicardie e via toccando ferro.

Un altro gruppetto agguerrito di inquinanti è quello delle polveri; nell'aria infatti sono presenti particelle di piombo, cadmio, vanadio, nichel, ferro e zinco a cui vanno aggiunte dosi di fibre di amianto (sostanza, come noto, altamente cancerogena per pol-

moni e pleura). Queste ultime derivano soprattutto dalle frenate di tutte quelle auto e autocarri che montano ancora freni con amianto (dichiarati fuori legge solo a partire dal 1994). Poi arriva l'ozono (e le benzine verdi ne hanno incrementato la produzione) che ha effetti infiammatori, predispongono alle infezioni e può indurre tumori ai bronchi. L'ozono poi può favorire l'attività oncogena degli idrocarburi policiclici aromatici (l'effetto cocktail), un'altra famiglia di inquinanti che ha nel benzopirene il suo componente più micidiale (è una sostanza cancerogena che viene veicolata nelle vie aeree più periferiche dalle sostanze corpuscolate inquinanti presenti nell'aria).

Di fronte a questa ricca popolazione di inquinanti il nostro impiegato Paolo Rossi è

completamente indifeso. Anzi, grazie ai suoi alveoli polmonari (che si estendono per una superficie variante dai settanta agli ottantacinque metri quadrati), si tira dentro ogni ora 0,84 metri cubi d'aria, pari a 14-17 litri al minuto. E le mascherine? possono aiutare in qualche modo? Gli esperti dicono che quelle di carta pressata servono solo per bloccare le polveri, il resto passa tutto. In realtà servirebbero mascherine con filtri speciali, solo che per ogni famiglia di sostanze inquinanti ci vorrebbe un filtro "ad hoc". Il risultato sarebbe una multi-maschera che, se anche fosse possibile realizzare, finirebbe con il toglierci il respiro. L'unica soluzione al momento è una riduzione drastica delle emissioni, in attesa di tecnologie di combustione meno inquinanti.

L'inchiesta

In via Cornigliano genovesi prigionieri di smog e fracasso

Con i suoi ottanta decibel vanta un record è la strada più rumorosa della penisola

DALL'INVIATO
MARCÒ FERRARI

GENOVA Alla biblioteca di via Cornigliano c'è un dizionario con alcune pagine strappate: sono scomparsi i verbi sussurrare, bisbigliare, mormorare, parlottere. Con i suoi 80 decibel Via Cornigliano è la strada più rumorosa d'Italia. Al posto di gelati e pescivendoli qui imperano vetrai e falegnami, negozi di serramenti e infissi, persiane e avvolgibili, vetrate isolanti e apparelle. L'arteria, lunga circa due chilometri, da piazza Massena alla stazione ferroviaria, assorbe il traffico dell'intero ponte genovese più quello industriale e retroportuale: in tutto 70 mila automezzi al giorno, 100 al minuto. Cornigliano, quartiere operaio per eccellenza, è assediato dal frastuono: sul lato mare ecco le ciminiere delle Acciaierie; a ovest l'aeroporto Cristoforo Colombo; tra mare e case c'è la linea ferroviaria Genova-Ventimiglia; nelle acque portuali circola una discreta flotta di imbarcazioni, soprattutto petroliere che vanno e vengono dai terminal di Miltedo; alle spalle, sulla collina degli Erzelli, gru e caterpillar in manovra spostano migliaia di contenitori ininterrottamente nelle ventiquattro ore; a levante ecco l'area industriale di Campi con l'Ansaldo; non manca infine un depuratore. Via Cornigliano è lì in mezzo, «simbolo di uno sviluppo industriale e viario che ha segnato l'Italia e che in nes-

sun modo ha tenuto conto della città e delle sue priorità» afferma Emme Realacci, presidente Legambiente. «Ma quello che è impressionante - dicono i cittadini - è che la quantità di decibel è identica giorno e notte». Dopo 27 denunce una notte dell'estate scorsa, era il 17 giugno, al battito delle tre tutto il quartiere venne messo a silenzio per ascoltare il rumore prodotto dall'ex Italsider: il ranto asfittico della grande fabbrica risuonò dentro le case di Cornigliano, per poche ore con le finestre aperte.

Ora c'è l'accordo sulle Acciaierie di Riva che prevede la chiusura degli impianti a caldo entro dicembre '99, la dismissione di una vasta area di 300 mila metri quadrati, la riduzione di polveri, biossido di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio e benzene e il limite di 65 decibel per l'inquinamento acustico. Una volta limitata la zona industriale, si potrà costruire la nuova arteria a mare, il prolungamento di Lungomare Canepa che dovrebbe portare lontano il traffico pesante. «Ma è evidente - afferma il vicesindaco Claudio Montaldo - che tutto ha dei tempi: non possiamo pensare che ci siano altre strade su cui di-

rottare il traffico o che si possa chiudere Via Cornigliano. Con l'applicazione dell'accordo sulle Acciaierie risolveremo il problema». Bisognerà dunque attendere almeno sino al Duemila per ridurre i decibel, quando si fermerà l'autostrada. E per quella data, promette il Comune, si aprirà il cantiere per la nuova strada a mare.

E in questo anno? La popolazione costretta a vivere tra inquinamento industriale, urbanistico e da traffico, terrà serrati i doppi vetri giorno e notte con inevitabili conseguenze psicofisiche. Quali? Il sostituto procuratore Ada Lucca vuole vederli chiaro e per questo ha intenzione di affidare una consulenza medico-legale per capire se l'inquinamento acustico ha prodotto negli anni patologie addebitabili alla permanenza, giorno e notte, di rumori superiori ai limiti imposti dalla legge.

Davanti ai giardini di Piazza Massena la gente discorre tranquilla, ormai abituata al sottofondo quotidiano di fracasso. Solo se arriva un'autoarticolato pesante, se sfreccia un'autoambulanza o si transita un portacontainer l'aria viene smossa. I 15 mila prigionieri del rumore - tanti sono gli abitanti del quartiere del ponte genovese - hanno fatto un po' il callo meno di quando nuvole di smog maleodorante invadevano la via, transitavano camion a tutte le ore e il traffico con le fabbriche di Campi, adesso chiuse, era pres-



ché continuo. Al posto di ciminiere e capannoni ora spuntano supermercati, magazzini, palestre e campi da tennis, come nell'ex Dufo e nell'ex Siac. Elvio, edicolante di zona, si è attrezzato da anni con doppi vetri e ventilatori; Flavio, 16 anni, sente la radio costantemente per occultare il sottofondo rumoroso; la signora Elsa dice che fa asciugare i panni in casa altrimenti divertono i vicini; Mohamed non ha problemi: «A Casablanca si che è casino» afferma. E il signor Franco, barista nella via più rumorosa d'Italia, è proprio perseguitato dall'inquinamento acustico vivendo in Via Giacometti, a San Fruttuoso, la seconda strada genovese più rumorosa.

L'idea sregolata di città finisce qui al capolinea dell'era industriale. Per anni le donne del Comitato salute e ambiente di Cornigliano hanno lottato contro questo modello che le ha via via private di qualcosa: il mare, l'aria, il cielo, il silenzio, il territorio, le colline. Ora possono sognare come tutte le altre donne e immaginare che un giorno del Duemila da casa loro, facendo una decina passi, arrivano a toccare quel mare da sempre irraggiungibile.

PALERMO

Via Maqueda, «graziosa» puzza

ROBERTO ALAJMO

PALERMO Via Maqueda si chiama via Maqueda in nome di Bernardino De Cardines duca di Maqueda, viceré di Sicilia dal millesimocentoventasei al millesimocentoquarantotto. I palermitani colti dicono Macheda, ma ci si può accontentare di un compromesso ortofonico meno spagnoleggiante. Via Maqueda comincia al teatro Massimo e finisce alla Stazione formando uno dei due assi portanti della città. L'altro è corso Vittorio Emanuele. Messi assieme - via Maqueda e corso Vittorio Emanuele - formano una croce che spacca in quattro parti il centro storico.

Dal Seicento in poi la propensione siciliana per le apparenze ha riempito via Maqueda di facciate sfarzose dietro le quali i palazzi risultavano poca cosa o addirittura inesistenti. In certi tratti là dietro la facciata c'era il nulla: tugi e catoli. Ancora oggi, sulla destra, c'è un muro che nasconde uno scorcio di campagna, il risultato della decennale demolizione di un edificio. La curia arcivescovile, proprietaria del terreno, adesso li vorrebbe farci

una costruzione moderna multifunzionale che gli ambientalisti chiamano, privi come sono di carità cristiana, semplicemente speculazione edilizia.

Per il resto della via, sulla destra ci sono negozi di abbigliamento e sulla sinistra ci sono negozi d'abbigliamento. Palermo forse è la città del mondo con il maggior numero di negozi d'abbigliamento. Non si capisce come mai, visto che questi negozi non sono particolarmente economici né si distinguono per originalità.

Specialmente questi di via Maqueda possono essere ricondotti più o meno tutti al concetto tipicamente borghese palermitano di grazioso. Dicono grazioso i palermitani vogliono intendere molte cose: esiste un grazioso classico e un grazioso giovanile, un grazioso ricco e un grazioso povero.

Se a Palermo non si sa come aggettivare un oggetto o un'idea basta dire: grazioso, o graziosa, e ci si capisce. Ecco come sono pure i negozi di via Maqueda: graziosi. Graziosi e mediamente vuoti, perché nessuno ci va a comprare mai nulla. Come campo i negozianti è un mistero. La maggior parte di loro si lamentano e chiudono bottega in continuazione, poi aprono un altro negozio grazioso con un nome grazioso, stanno lì sei mesi, si lamentano, chiudono e poi ricominciano daccapito.

In mezzo ai negozi di via Maqueda c'è un inquinamento di traffico che praticamente non finisce mai da mattina a sera, da cui deriva la puzza ininterrotta che si sente nell'aria. Talmente ininterrotta è questa puzza che chi ci abita si è assuefatto e non l'avverte più. Se qualcuno ogni tanto scopre che a Palermo c'è l'inquinamento, i palermitani rispondono: ma quando mai. Perché sono convinti di vivere nella città più graziosa del mondo, la cui aria non può quindi che risultare graziosa anch'essa.

Che poi tutta questa graziosità dell'aria sia un'allucinazione olfattiva si capisce perché la puzza in via Maqueda col tempo si va materializzando e si deposita sulle facciate dei palazzi, che difatti sembrano costruiti tutti a forza di lava vulcanica. Quando capita di restaurare una facciata si scopre che invece è fatta di pietra d'Aspra, e viene fuori un colore ocra che non c'entra per niente con il nerume circostante, e pare persino stonato. In compenso, dopo un poco ci pensa l'aria a materializzarsi nuovamente e a omologare il restauro al contesto generale.

Ogni tanto qualcuno - il Comune o qualche comitato cittadino - propone di chiudere via Maqueda al traffico e farne un'isola pedonale. È questo genere di proposte che fanno moralmente sorgere i negozianti di via Maqueda - specialmente quelli piccoli, specialmente quelli che oggi ci sono e domani saranno spariti - i quali, prima ancora dell'entrata in vigore del divieto di transito, sono in grado di esibire statistiche dove viene provato un calo del trenta per cento nel volume degli affari. Affari che per altro già erano sotto zero da sempre.

Dell'isola pedonale si discute sui giornali cittadini mediamente per due mesi, di solito all'approssimarsi di Natale. Poi arriva un'altra tornata elettorale e non se ne fa più niente, visto che tutti sono d'accordo che via Maqueda, tutto sommato, è più graziosa così com'è.

MILANO

Nell'ingorgo perpetuo lungo i Bastioni di Porta Volta

GABRIELE CONTARDI

MILANO Per avere qualche notizia storica sui Bastioni di Porta Volta, si può consultare «Le vie di Milano» di Pietro Migliorini (un specie di enciclopedia sulle 4300 strade della città, ristampata l'anno scorso dalle Edizioni La Vita Felice): «Varco aperto nel 1880 dall'architetto Berruto per stabilire un comodo accesso al costruendo Cimitero Monumentale: poiché la strada che conduceva al nuovo passaggio era dedicata ad Alessandro Volta, il varco ne assume il nome. Ancor oggi si può notare il vertice della Porta Volta, riconoscibile fra due tratti delle demolite mura spagnole, verso via Francesco Crispi e verso i bastioni di Porta Volta».

Ai milanesi capita spesso di percorrerli in macchina, in un senso o nell'altro. D'altronde i Bastioni di Porta Volta sono uno strategico anello di scorrimento e portano quasi dappertutto. Da una parte l'Arena, il Castello Sforzesco, più in là Cadorna e, via via, la Triennale, il Parco, l'Arco della Pace, Corso Sempione... in un percorso lineare, con appena qualche curva morbida, sempre dritto. Nella direzione opposta il Garibaldi e Brera, a

pochi passi, oppure avanti per i Bastioni di Porta Nuova, verso il Fatebenefratelli, e poi piazza della Repubblica, la Stazione Centrale sulla sinistra o, proseguendo senza deviazioni, piazza Oberdan con corso Venezia e San Babila alla destra, oppure, dirimpetto, Buenos Aires e Loreto, là sul fondo.

Oltre alle automobili viaggianti, un flusso ininterrotto soltanto dagli ingorghi tutt'altro che infrequenti, impressiona, lungo i Bastioni di Porta Volta, una strada neppure tanto larga e lunga, il numero delle macchine parcheggiate. Una quantità sorprendente perfino per Milano. Appiccicate le une alle altre, invadono lo spartitraffico, i marciapiedi, dritte o di sghimbescio, dappertutto. Si direbbe una via double-face, tanto sono diversi i suoi paesaggi contrapposti. Da un lato della strada, nel primo tratto, c'è un'immagine di abbandono e di squalore talmente manifesta da sembrare perfino finta, quasi costruita apposta come monito al degrado delle città: un'alta staccionata di legno un po' fradicia e imbarcata tappezzata di manifesti pubblicitari e di graffiti, erbacce cosparsa dai soliti reperti di naufragio metropolitano, e, tra le crepe della staccionata, squarci di una specie di giardinetto alla deriva. Appena più avanti

CAOS
E CODE
Due scuole soffocate dalle auto parcheggiate sui marciapiedi e in tripla fila

di Porta Volta, come si è detto, hanno tutta un'altra faccia. Palazzi più recenti, anni Cinquanta forse, e una lunga sfilata di negozi che buttano un po' di fredda luce al neon sul marciapiede. La tecnica prevale. Frigoriferi, condizionatori, lavatrici, lavastoviglie, televisori, hi-fi, radio e quant'altro riempiono le vetrine, tantissime, di un enorme negozio di elettrodomestici dalle brillanti insegne rosse. Seguono un'autoficina, un paio di negozi di computer e appena più in là, dopo tanta mercanzia metallica, si prova un piccolo brivido che ci fa ricordare di avere ancora un corpo intorno alla nube vaga dei pensieri, incon-

trando d'improvviso la vetrina di un «Intimo calze». Un paio di metri ancora e l'inaspettato e fugace turbamento dei sensi si placa di colpo davanti all'infantile regno di Geppetto. È un negozio di legni: cataste di assi per il fai da te, cornici, mestoli, animali, scatole di tante dimensioni e qualche pinocchietto, con gli occhi tondi e furbini e la casacca rossa, che ci fa volare indietro nel tempo. Pochi passi e la finisce di nuovo.

Però la nostra passeggiata non è terminata del tutto. C'è ancora qualcosa da vedere. Un locale diventato di moda, forse perché ricavato da un'ex pensilina dell'Atm. Una costruzione povera, stretta e oblunga, protesa come la prua di una nave nel bel mezzo della strada, con tante vetrate tutt'intorno. È l'ora dell'aperitivo serale e la gente trabocca. Visto da fuori sembra quasi un grande acquario planato chissà come nei Bastioni di Porta Volta. Con tutti quei vetri e le luci fiochi nel buio della sera e le persone che hanno i gesti lenti e rilassati, acquosi per l'appunto, di chi ha un po' di tempo da lasciar passare. Intanto le automobili continuano a scorrere. Veloci, ora che possono. Domattina, con il traffico lavorativo e le due scuole che aprono, sarà naturalmente tutta un'altra storia.

