

# l'Unità Metropolis

27 FEBBRAIO 1999

LE CENTO CITTÀ



MICROCLIMI

## Nebbia in TelePadania

ENZO COSTA

Sarà per una loro coerenza geografica che le trasmissioni di TelePadania giungono nel mio tivù color avvolte in una nebbia fittissima. Sere fa, tra un tubo catodico e l'altro, ho intravisto interviste a passanti sul tema immigrazione: una padana in bicicletta era indignata perché c'è pieno di extracomunitari lavavetri. Un fulgido esempio di tolleranza sottozero svanito subito causa un'improvvisa recrudescenza della nebbia. La visibilità è migliorata durante un dibattito in studio. Mi è parso che conducesse Sonia Viale, poliedrica leghista ligure nonché criminologa ferroviaria: ai tempi del serial killer della Liguria, aveva distribuito un opuscolo di autodifesa per le pendolari padane. Poi la polizia ha arrestato Donato Bilancia. Che però non va criminalizzato: non è extracomunitario, ma conterraneo mio e di Sonia Viale. E soprattutto non ha mai fatto il lavavetri.

Fatto

## Questa città è una camera a gas

Aiuto soffoco. Aiuto mi bruciano gli occhi. Aiuto l'asma non mi dà più pace. Strano paradosso: il cielo è limpido, ma l'aria è avvelenata. Un veleno invisibile, quindi ancor più subdolo, che mette in allarme le grandi città italiane. Una volta c'era lo smog, che almeno veniva spazzato via dal vento. Con l'ozono, il benzene e il Pm10, i nostri nuovi nemici, anche il vento può fare ben poco. Per un giorno, magari, si respira. Ma poi ritorna tutto come prima. Perfino in campagna, in quello che resta della campagna intorno a Milano, ristagna un'inquietante foschia. E le foglie delle piante, come in un film di fantascienza, si coprono di fini e intense macchie bianco-giallastre. E anche

in piena estate, avvizziscono e cadono. Ogni città ha il suo problema. Firenze per esempio ha il più alto tasso di benzene (i motorini?), ma la giunta di Milano, imitando lo struzzo, preferisce non vedere, non sentire e soprattutto non ammettere. Un milione di auto entrano ed escono dalla città? Pace, che cosa possiamo farci, noi? Il blocco delle auto? Per carità, sarebbe peggio. Dare più spazio alle piste ciclabili? Inutile, tanto i milanesi non vanno in bicicletta. L'unico discorso che passa, giusto se fosse accompagnato da altri provvedimenti, è quello delle sosta regolamentata con multe salate per i contravventori. Ma i segnali sono gravi. «Ogni volta che c'è un in-

cremento di 10 microgrammi al metro cubo di inquinamento urbano, si registra un aumento generale dei decessi intorno al 4-6 per cento» spiega il professor Bisanti, responsabile del servizio di epidemiologia Città di Milano. Vengono colpiti, ovviamente, i soggetti più deboli: anziani, cardiopatici, asmatici. «Un asmatico che vive in una zona esposta a gas inquinanti, staticamente ha molti più attacchi di un altro che abita in un ambiente salubre» sottolinea il professor Bisanti. Parole sensate che passano sulla testa di Albertini come le polveri fini che ammorbano l'aria. In una pianta quasi medioevale, Milano conta 750 auto ogni mille abitanti. Una media da Los Angeles, che non a caso è una città

creciuta a misura di auto. Ci vorrebbero provvedimenti drastici, piani a lungo termine che affrontino il problema alla radice. Che poi è semplice: il vaso è pieno, ogni goccia, cioè ogni auto in più, lo fa solo traboccare. L'assessore al traffico Giorgio Goggi, persona gentile, ci mette buona volontà. Ma la sua è una ricetta vecchia, un déjà vu flebile per un problema così incalzante. Ma del resto ogni botte dà il vino che ha. In una Giunta dove l'assessore all'ambiente di fatto non esiste, diventa conseguente non preoccuparsi del traffico e dell'ozono. Preoccupazioni da anime belle, signori. Qui a Milano, quando si può, si lavora.

DA.CE.

## Cielo blu cartolina ma Milano non respira più

Nuovi inquinanti e nessun provvedimento  
L'assessore: «I blocchi? Troppo faticosi»

DARIO CECCARELLI

MILANO C'è qualcosa di nuovo nell'aria. Ma di poetico non ha nulla. Più che allargare i cuori, infatti, soffoca i polmoni. Chi vive a Milano, e nel suo hinterland, lo sa bene perché deve farci i conti tutti i giorni: bruciore agli occhi, male alla gola, irritazione alle vie respiratorie e perfino attacchi d'asma sempre più frequenti. Ma l'aspetto più sconcertante, come si può notare in questi giorni, è che il cielo non è cupo e caliginoso come nelle vecchie immagini degli anni Sessanta dove la nuvola di smog ci seguiva anche in bagno. No, lucidato dal vento, c'è un bel cielo blu da cartolina. Il Monte Rosa sembra dietro l'angolo e la guglia della Madonnina sventa sopra i tetti. Tutto molto romantico, ma poco salutare: tant'è che lunedì scorso, alla periferia sud della città, cinque vigili sono finiti all'ospedale per intossicazione dopo 3 ore e mezzo di servizio. Vero, come malignava qualcuno, che i vigili urbani di Milano, richiamati in prima linea da Albertini, non sono più abituati ai servizi pesanti in mezzo al traffico. Ma il fatto resta, e non induce certo ad allegri pensieri.

Pm10 e il benzene. Il primo, che è un inquinante secondario, si forma attraverso reazioni chimiche che avvengono in atmosfera alla presenza della luce solare. In pratica, quei gas nocivi che vengono emessi da auto e da impianti a combustione interagiscono con la luce del sole dando origine all'ozono. Per dare un'idea della sua diffusione basti dire che nel 1988 la media annua era di 13 microgrammi. Nel 1998 è arrivata a 40, con punte fino a 63 in estate. Il secondo, il Pm10, è un insieme di polveri fini inferiori ai 10 microgrammi che penetrano nei polmoni arrivando fino agli alveoli. Solo da quest'anno abbiamo cominciato a monitorarlo. La soglia è di 40 microgrammi, ma a Milano abbiamo una media intorno ai cinquanta. Il benzene, il più pericoloso perché è cancerogeno, viene prodotto dalla combustione ed evaporazione della benzina. I motori con marmitta catalitica, che vanno con benzina a basso tasso di piombo, ne hanno incrementato la diffusione». A Milano con un valore medio di 5 microgrammi siamo ampiamente sotto il limite (23 al giorno), però la gravità del problema resta.

Vivi tra i veleni: sapere di essere malati è inutile se poi non si fa nulla per guarirli. Il problema dei problemi, cioè la causa principale di questi nuovi inquinanti, è infatti il traffico. Milano, città con struttura medioevale, ha 750 auto per mille abitanti. Una percentuale superiore perfino a Los Angeles, città nata e pensata per convivere con il traffico automobilistico. Ogni giorno a Milano entrano ed escono quasi un milione di auto. Un numero enorme che collassa in tutti i sensi la città. Bisognerebbe, quindi, prendere dei provvedimenti drastici, provvedimenti che seguano le indicazioni europee per arrivare, entro il 2010, a un dimezzamento delle fonti inquinanti. Invece?

«Invece si fa poco o nulla» spiega Ennio Rota, responsabile milanese di Legambiente. Il nuovo piano per il traffico dell'assessore Goggi prevede multe salate per le

## Occhi di Sirio sul centro di Bologna

Bologna A Bologna l'inquinamento lo dovrebbe tenere a bada un vigile elettronico. Si chiama Sirio e, installato nei cinque punti di accesso al centro storico, terrorizzerà i bolognesi nel '94. Ora potrebbe tornare in funzione, probabilmente a partire da aprile. Quella di Sirio è una storia tormentata: tra rimandi, polemiche e ricorsi, funzionò appena un paio di mesi prima di essere spento nel novembre '94. Un riposo lungo e demotivante per una struttura che dopo tanto tempo abbisogna di cure costose per essere rimessa in funzione: ma che la dice lunga sulle difficoltà che questo occhio telematico, che controlla senza patire intemperie, calura e smog gli accessi in città, ha incontrato sulla sua strada prima di poter cominciare a scrutare le targhe dei bolognesi. Tuttavia Sirio è il mezzo con cui Bologna ha inteso agevolare la circolazione, aumentare la velocità commerciale, diminuire il consumo energetico. Un'altra strada alla lotta all'inquinamento passa per «Le domeniche senza auto», che domani sarà al suo terzo appuntamento. Il tutto si realizza nel blocco totale, anche per i residenti, della circolazione di mezzi privati (compresi i motorini) nella cosiddetta «T», cioè le vie Ugo Bassi-Rizzoli-Indipendenza, il cuore del centro storico. A corredo dell'iniziativa c'è lo sconto sul biglietto dei musei, biciclette, spettacoli, visite guidate, iniziative sportive e biglietti dell'autobus che valgono per mezza giornata anziché un'ora.

soste vietate; so che inoltre favorirà i parcheggi orari per selezionare l'affluenza. Ma non basta. La parziale riapertura degli spicchi in centro oltre ad aumentare la congestione del traffico rischia di snaturare la funzione urbana di questa fetta di città. Questa giunta è culturalmente inadatta a risolvere i problemi del traffico dell'ambiente. C'è una correlazione tra l'aumento della mortalità giornaliera e l'aumento delle polveri. Certo, vengono colpiti i soggetti più esposti come i vecchi e i malati, ma perché loro



## Ma quale dolce ponentino Roma sogna la tramontana

ROMA Inquinata, non c'è che dire, è inquinata. Soprattutto da quando il «ponentino», il venticello che accarezza le strade e rimescolava l'aria di Roma, è diventato una rarità, sbarato e deviato dai casermoni cresciuti in periferia. Non che in un passato, anche antico, le cose andassero granche meglio. Le prime testimonianze sul traffico eccessivo, troppo rumoroso e puzzolente (anche se le «emissioni» di cavalli e buoi erano certo assai meno nocive di quelle dei motori a benzina e Diesel), risalgono al primo secolo d.C., quando Roma aveva oltre un milione di abitanti e 7.000 vigili urbani. Ora di abitanti ne ha (effettivi) all'incirca 4 milioni, ma i vigili, come numero, sono più o meno

sempre quelli. E il traffico, già eccessivo duemila anni fa, è diventato del tutto insostenibile: un milione di auto al giorno, qualche migliaio di bus tra urbani e turistici, un reggimento di camion, un'infestazione di motorini che non ha uguali in alcun'altra città del mondo. Stare tre ore in quella specie di camera a gas a cielo aperto che si chiama via del Corso (teoricamente chiusa al traffico privato) equivale, secondo i dosimetri usati dai volontari del Wwf, a fumare 13 sigarette. Qualcosa, per la verità, in questi anni il Comune ha fatto: chiusura, sia pure a ore, di una buona fetta del centro storico, alla quale peraltro possono accedere con la propria auto residenti, artigiani, commer-

cialisti, medici, poliziotti, handicappati, titolari a qualsiasi titolo di uno dei 22.000 permessi in circolazione; obbligo di «bollino blu» che certifica il rispetto dei limiti di emissione; blocchi pomeridiani del traffico quando le centraline annunciano un eccessivo sfioramento delle concentrazioni di inquinanti; potenziamento (ancora in corso) di tram e bus e dei parcheggi di scambio; bus elettrici per alcune linee del centro; sosta a pagamento in tutte le aree centrali, commerciali e di spettacolo; sconti e facilitazioni varie per chi acquista il «Metrebus», l'abbonamento integrato annuale ai mezzi pubblici; possibilità di dimezzare il costo (620.000 lire all'anno) del permesso centro storico abbinandolo al «Metrebus». Ma a salvare i polmoni dei romani finiscono per funzionare soprattutto due rimedi naturali: giornate di robusta tramontana e opportuni temporali spazzasmo.

non contano? Anche le macchine ferme producono inquinamento. Ma nessuno si pone il problema. Come nessuno si pone il problema delle piste ciclabili. Perché Milano è la maglia nera?»

Giorgio Goggi, l'assessore al traffico, risponde gentilmente senza scomporsi. Per lui tutto è normale, inevitabile. La gente non usa le biciclette? Vuol dire che è pigra, neghittosa. Non lo sfiora neppure l'idea che girare a Milano, in bici, sia un'avventura da Indiana Jones. «Piste ciclabili?

Quelle ci sono. Sono i ciclisti che non ci sono», risponde. «A Milano pochissimi si muovono in bici. Ma di questo non si può dar colpa alla Giunta. A Parma, per esempio, anche senza piste vanno tutti in bicicletta. Evidentemente, è una questione di mentalità, di abitudine. Blocchi drastici del traffico? Facile dirlo, ma difficile farlo. A parte il fatto che crea un sacco di problemi ai cittadini, il blocco del traffico moltiplica solo le difficoltà. Il nostro obiettivo è quello di completare al più presto il passante ferrovia-

rio, un sistema di trasporto che può essere utilizzato da 100 milioni di passeggeri all'anno. Lo Stato non ci aiuta. Centocinquanta miliardi, che dovevano arrivarci, li abbiamo dovuti mettere noi. Un altro provvedimento utile penso che siano le soste regolamentate. Un filtro intelligente. Si paga per un'ora e poi si va via. Uno lo sa, e si muove di conseguenza. Il centro chiuso? Per carità, quando l'avevamo fatto, oltre 60 mila persone ci hanno chiesto il pass. Insomma, era più intasato di adesso».

## L'inchiesta

### Scuola, Emilia e Lombardia realtà a confronto

Come e perché il tema della parità scolastica è diventato un cavallo di battaglia delle due regioni schierate su due fronti politici contrapposti? Quali realtà accomunano Emilia Romagna e Lombardia tanto da spingerle a formulare le due leggi sul tema dei finanziamenti alle private?

SERVIZI

A PAGINA 2 e 3

## Giro d'Italia

### Giovanni Giudici: la felicità di una vita in versi

Il poeta Giovanni Giudici ha appena pubblicato un nuovo libro, «Eresia della sera» (editore Garzanti). A partire da quel libro, rievocando alcuni episodi della sua vita, Giudici ci conduce in un personalissimo giro d'Italia, nello spazio e nel tempo. Dalle Grazie a Roma, a Milano.

PIVETTA

A PAGINA 4

## Lavoro giovanile

### Un futuro atipico ma nelle nebbie dei senza diritti

L'ingresso dei giovani nel mercato del lavoro avviene sempre di più secondo forme "atipiche" che consentono un rapporto tra tempi di vita e tempi di lavoro più vicini alle esigenze delle nuove generazioni e delle donne. Il problema del riconoscimento dei diritti.

PELUFFO

A PAGINA 5

## Ambiente

### A Napoli auto elettriche a noleggio

Siamo assediati dal traffico. Circolano in Italia 41 milioni di veicoli. E i centri urbani scoppiano. Napoli, con ottanta autovetture elettriche a noleggio controllate via computer, sta provando a sottrarsi alla morsa. Ma altrove, come a Torino e Venezia, esperimenti analoghi hanno dato esiti contrastanti.

SPADA

A PAGINA 7

**FEBBRE A 90°**

**In edicola**  
la videocassetta  
a 14.900 lire  
L'occasione colta

