

# L'Unità

# Metropolis

6 MARZO 1999



MICROCLIMI

## L'illogica allegria padana

ENZO COSTA

In rari momenti di illogica allegria, viene da sorridere: come quando l'incredibile Bossi, nell'esecrare i ricongiungimenti familiari per gli immigrati, butta là un'irresistibile «Questi hanno quattro mogli: e dove le mettiamo le suocere?». Pura commedia alla padana. Che però non rasserena il cielo ingombro di nuvole minacciose italiani di ogni ceto partiti dalla tolleranza zero per i microcriminali stranieri ed approdati all'insofferenza dichiarata per i lavavetri; primi cittadini nordisti che magari non sanno prevenire alluvioni annunciate ma sgomberano benissimo moschee improvvisate; e il loro partito che - abortito miseramente il tentativo di far espatriare il Nord dall'Italia - raccoglie firme su firme presso militanti e non per cacciare l'invasore extracomunitario. Secessionisti falliti riconvertiti con successo in nazionalisti italiani: sì, c'è poco da stare allegri.

LE CENTO CITTÀ

## Fatto Abbassiamo il volume, grazie

Abbassiamo il volume. L'invito non viene solo dai vicini di casa furibondi per il televisore troppo alto. Il vero problema è un altro: che viviamo tutti in mezzo al rumore senza più farci caso. E quindi siamo tutti più sordi, più nervosi, più depressi, più esposti alle malattie. Poi non ci ribelliamo, siamo rassegnati. Per farlo bisogna proprio abitare di fianco a una pista della Malpensa, altrimenti andiamo avanti come se nulla fosse.

Gli effetti sono devastanti. Se si dorme in un luogo con rumori fino a 40 decibel, per prender sonno si impegnano venti minuti in più. Se il rumore aumenta, passando tra i 50 e i 60 decibel, si

arriverà a mezz'ora. Oltre i 60 decibel si va incontro a alterazioni profonde della qualità e della durata del sonno con frequenti risvegli. Oltre i 70 decibel il sonno non è più sonno: ma solo un fastidioso dormiveglia che, alla lunga, può portare fino all'esaurimento nervoso. Purtroppo questi valori ci accompagnano di giorno e soprattutto di notte, quando cioè non dovrebbe mai essere superata la soglia di 55 decibel.

In tutte le città la notte è piena di rumori. Alcuni rilevamenti di Legambiente fatti a Milano offrono dati sconcertanti. Ai bastioni di Porta Nuova, a mezzanotte, si superano i 73 decibel. In Corso di Porta Vittoria, a mezzanotte e mezzo, si arri-

va a 74. Nella provincia è ancora peggio: a Cormanico di giorno si toccano gli 83 decibel, di notte 78. Ma Milano non è la capitale del rumore: anche a Parma, Firenze, La Spezia, le cose non vanno meglio. E la nostra salute, in tutti i sensi, ci rimette: secondo un'indagine condotta dall'Istituto di Medicina del lavoro di Trieste le farmacie che operano in quartieri dove il livello sonoro è compreso tra i 55 e i 75 decibel vendono una quantità tripla di sonniferi, tranquillanti e farmaci per disturbi gastrici e cardiaci.

Insomma, bisogna abbassare il volume. Il problema è che non bastano (anche se sono necessari) i gesti buona volontà dei cittadini. Vero che

tendiamo tutti ad alzare voci e volumi, però a volte è un'autodifesa per non farsi schiacciare da altri rumori - provocati da auto, camion, aerei, treni, sirene e discoteche - contro i quali educazione e buona volontà poco fanno. Dal dicembre 1995 l'Italia ha una buona legge contro l'inquinamento acustico. Solo che una legge, se non viene applicata, serve a nulla. Occorrono provvedimenti drastici contro il traffico, continui monitoraggi delle città e delle aree più esposte, interventi importanti nelle scuole, disponibilità ed impegno delle regioni e dei Comuni. Una sensazione? Che non ci sentano.

DA.CE.

# Tutti urlatori nel diluvio di decibel

## Si vive costantemente nel rumore, ma non ce ne accorgiamo

DARIO CECCARELLI

MILANO Per dirlo bisogna alzare la voce, altrimenti non ti sente nessuno. Il problema è questo: viviamo nel rumore. Lavoriamo nel rumore. Dormiamo nel rumore. Il fatto più inquietante è che non si salva nessuno. Metropoli, piccole città, paesi, frazioni, perfino la campagna se, come sempre più spesso accade, viene schiacciata da un aeroporto in crescita. La vicenda di Casenuove, il paese dove si spegne la televisione ogni volta che dalla Malpensa decolla un aereo (500 al giorno), è clamorosa ma fortunatamente eccezionale. Il rumore costante che ci avvolge è invece una martellante normalità cui - per sopravvivenza - ci siamo abituati. E infatti, quando improvvisamente si va in luogo silenzioso, molte persone vanno emotivamente in tilt. Casi clinici, certo, ma la tendenza resta inquietante.

Sirene, clacson, frenate, martellate, esplosioni, urla, musica spaccatimpani: di tutto, di più. Ma alcuni rumori sono più sordidi degli altri: per esempio lo sfregolio delle gomme da auto che viaggiano nella notte. «Può sembrare incredibile, ma nelle grandi città, il rumore più persistente è quello delle gomme sull'asfalto» spiega Paola Conti, un'educatrice di Legambiente che ha lavorato con il «Treno verde». «Sono state toccate diverse città d'Italia, e tutte purtroppo presentano gli stessi sintomi. Secondo le rilevazioni siamo quasi sempre oltre la soglia di 65 decibel. Sia di giorno che di notte. Ma il guaio più grave è che non c'è la percezione del problema, quasi che il rumore sia un qualcosa che non ci riguarda. Invece dalla fine del 1995 c'è una legge per molti aspetti all'avanguardia che non viene applicata. Il nostro obiet-

tivo, ovviamente, è quello di registrare un disagio, fotografare la realtà. Purtroppo alcuni comuni hanno reagito male contestandoci i dati, negandone la pericolosità. In altri posti, per esempio a Cosenza, non ci sono neanche le centraline di rilevamento. Il punto di partenza è l'educazione. Bisogna partire dalle scuole. I bambini, cresciuti nel rumore, tendono sempre a urlare. E gli insegnanti, per farsi sentire, devono alzare la voce più di loro».

Insomma chi parla piano è emarginato, poco ascoltato. «Ormai il rumore è un fenomeno strutturale quasi irreversibile» sottolinea Valerio Calzolaio, sottosegretario al ministero dell'Ambiente e relatore della nuova legge sull'inquinamento acustico. «Bisogna invertire il trend, ma per farlo non bastano i decreti. Ci vuole uno sforzo collettivo, una politica acustica che sensibilizzi la gente a rispettare le norme e l'educazione. Abituarsi a parlare piano non è un desiderio da anime belle, ma una condizione necessaria. Certo non basta. Ci vuole anche il rispetto della legge. Una volta per aprire un locale l'ultima cosa che veniva considerata era la sua rumorosità. Adesso non è più così. Una volta la gente si sorprendeva ma ora chi apre una pizzeria ci pensa prima. Poi c'è la grande piaga del traffico, una delle principali fonti di rumore. Bisognerebbe agire drasticamente, bloccare tutto, ma spesso è impossibile per motivi di lavoro, di interessi, di bilanci. Lo stesso per le grandi infrastrutture. Anche le

regioni devono fare la loro parte, ma non sempre, per stare in tema, tutti ci sentono». I dati sono allarmanti. Oggi in Italia almeno una persona su due vive in un ambiente troppo rumoroso, mentre uno su sei è sottoposto a inquinamento acustico che disturba la salute. La più grave e diffusa malattia



Secondo Legambiente il rumore più persistente è quello delle gomme sull'asfalto

professionale è la sordità, tanto che circa il 60 per cento dei lavoratori assicurati dall'Inail percepiscono una rendita per disturbi all'udito.

L'Organizzazione mondiale della sanità ha individuato come soglie di attenzione 65 decibel di giorno e 50 decibel di notte. Purtroppo in molti ambienti di lavoro si superano

spezzo gli 80 decibel (soglia massima) mentre nelle discoteche si viaggia sempre oltre i cento (da notare: il limite massimo, 103 decibel, è superiore a quello delle attività lavorative). I vari rilevamenti fatti nelle città italiane con diverse metodologie presentano una realtà drammatica: quelle messe peggio sono Geno-

va, Trieste e Napoli, ma oltre la metà delle città hanno zone «miste» con valori medi diurni superiori a 75 decibel. Secondo l'Organizzazione mondiale della salute l'Italia, in fatto di esposizione al rumore del traffico stradale, è uno dei paesi più malmessi: il 72 per cento della popolazione infatti è esposta a livelli superiori a 65 decibel, il 27 per cento addirittura a 75.

Nella classifica delle fonti di rumore, la maglia rosa è il traffico (53%) curiosamente seguita dai vicini di casa, grandi disturbatori della quiete pubblica (16%). In questa voce c'è un po' di tutto: televisore e impianto stereo da arresto immediato, pulizie, trapani, aspirapolveri, lavori casalinghi, litigi tra coniugi e con i figli, cani che abbaiano, telefoni che squillano in tutte le ore del giorno e della notte. Al terzo posto troviamo i cantieri (7%), grande fonte anche di rumore indotto: camion che trasportano materiali, sirene, allarmi e quant'altro. Gli aerei, tra i più facili da individuare, seguono con il 6 per cento e le ferrovie con il 5%.

«Il problema della Malpensa non è rappresentato tanto dagli indici di valutazione dei rumori che delimitano le zone di rispetto, ma dal numero dei voli che si sono in questo periodo moltiplicati» spiega Pierangelo Mainardi, responsabile del laboratorio acustico del presidio di Milano. «L'indice da non superare per esempio è di 60 Lva, ma se l'aeroporto è passato da 100 a 500 voli non c'è indice che tenga. Cinquecento voli significa che ogni due minuti atterra o decolla un aereo. Una jattura che non auguro a nessuno perché, oltre alla salute, uno ci rimette anche dei soldi. Chi ti compra più una casa sulla quale passa un aereo ogni due minuti?»

Ma ben poco si può fare in zone come quella della Tangenziale: in alcuni punti la carreggiata passa a non più di tre, quattro metri dalle case, magari all'altezza del secondo o del terzo piano. Causa di questo stato di cose, il fatto che la Tangenziale, progettata per le Olimpiadi del '60, è stata completata,

# Barriere, asfalti speciali e una tangenziale a ore

## Le misure antirumore prese a Roma per salvare il sonno dei cittadini delle zone più a rischio

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA I doppi vetri spesso non bastano: là dove non arriva il rumore riescono a penetrare le vibrazioni. Che quanto a nocività non scherzano per nulla, non foss'altro perché i nervi di chi vi è esposto sono costretti a sopportare l'equivalente di un miniterremoto ogni pochi minuti. Ogni pochi secondi, nelle ore di punta. In diverse zone di Roma, centrali ma non solo, quella contro l'inquinamento acustico è una battaglia ap-

parentemente senza speranze: i livelli di rumorosità notturni sono spesso superiori addirittura a quelli consentiti di giorno nelle aree industriali.

La causa principale - come potrebbe essere altrimenti? - è il traffico. Auto che anche dopo la mezzanotte, specialmente nel fine settimana, impazziscono sui lungotevere, si incolonnano in via del Corso (teoricamente chiusa al traffico privato), si ammassano in piazza Venezia, crocevia obbligato per chi vuole andare da un qualsiasi punto di Roma a un altro

punto qualsiasi, infestano le vie di Testaccio, Intasano ogni vicolo di Trastevere, di Monti, di San Lorenzo e delle altre zone in cui si concentrano cinema, teatri, discoteche, bare ristoranti alla moda.

Ma a far la loro parte di inquinatori dell'udito (e non solo) sono anche i mezzi pubblici, i bus che arrancano in salita ruggendo ogni

volta che ripartono da una fermata, il rotolio delle ruote amplificato, nelle vie del centro, dai sampietrini.

Qualcosa, da questo punto di vista almeno, sta a poco a poco cambiando. La creazione di nuove linee tranviarie - come la 8, che in un colpo solo ha eliminato da viale Trastevere qualcosa come 10 o 12 linee di bus - contribuisce cer-

tamente a ridurre l'impatto acustico, soprattutto da quando sono stati inseriti sotto i binari, in alcune aree particolarmente esposte, degli appositi ammortizzatori che riducono sensibilmente il rumore.

Ma ben poco si può fare in zone come quella della Tangenziale: in alcuni punti la carreggiata passa a non più di tre, quattro metri dalle case, magari all'altezza del secondo o del terzo piano. Causa di questo stato di cose, il fatto che la Tangenziale, progettata per le Olimpiadi del '60, è stata completata,

per un lungo tratto nella zona Nord-Est, solo negli anni 80. E nel frattempo in quelle aree, un tempo a pascolo, erano cresciuti interi quartieri. Barriere (orrende) antirumore, limiti di velocità, asfalti speciali non hanno sortito alcun effetto. Tanto che, per garantire un minimo di tranquillità agli «ostaggi» della Tangenziale, alla fine è stata scelta la chiusura notturna del tratto incrinato. Salvando (forse) il sonno dei cittadini, ma trasformando Roma nell'unica capitale europea con una tangenziale a ore.

Terzo settore

## Il complicato partito dei «senza fini di lucro»

La Banca Popolare Etica apre il suo primo sportello a Padova. Un nuovo passo del non profit, che ha assunto proporzioni ormai sempre più vaste. I rischi di un «area» della nostra società in bilico tra stato e mercato. L'esperienza di una cooperativa sorta a Pordenone.

PIVETTA E REVELLI

ALLE PAGINE 2 e 3

Giro d'Italia

## Cesare Maldini e la voglia matta di tirare ancora calci

Incontro con Cesare Maldini per parlare di calcio e di un'Italia che non c'è più. Ma l'ex città della nazionale non ha rimpianti: «Se potessi fare il cambio, io giocherei adesso. Tutto è più stimolante e i giovani sono più preparati di noi, che eravamo dei sempliciotti provinciali».

CECCARELLI

A PAGINA 4

Napoli

## La via manuale alla conoscenza dell'arte

Napoli all'avanguardia, capitale della cultura anche per i non vedenti. Appena inaugurata una mostra, realizzata con la collaborazione di scuole di tutta Italia: presentati in scala i modelli dei più famosi monumenti. Bassolino promette: primo nucleo di un futuro museo.

FAENZA

A PAGINA 5

Ambiente

## Storia di un paese «avvolto» dall'amianto

Alla Conferenza nazionale sull'amianto, che si è conclusa oggi, il sindaco di Broni, comune tra i Vigneti in provincia di Pavia, denuncia gli effetti della trentennale convivenza dei suoi concittadini con l'amianto. Inchiesta di Greenpeace in sei città della penisola: scuole a rischio amianto.

I SERVIZI

A PAGINA 7

**MANOLITO Y SU TRABUCO**

**VERA CUBA M33 IN EDICOLA IL CD DI SALSA L'U**

L'occasione colta

