

UOMINI & PIANTE

AUTO 2000 CON CRUSCOTTI ALL'«ODORATA» GINESTRA

«T uoi cespi solitari intorno spargi, / odorata ginestra, / contenta dei deserti.» Così cantava il Leopardi, ma oggi quei fiori gialli e profumati, così caratteristici del paesaggio italiano, ispirano altri pensieri. Esiste infatti un "Progetto ginestra", a cui collabora anche il Centro ricerche della Fiat, che ha come obiettivo quello di verificare la possibilità di sostituire la plastica nella carrozzeria delle auto e negli interni appunto con le ginestre, o meglio le sue fibre.

In verità le virtù della ginestra - la "Spartium junceum" - sono note sin dall'antichità. La sua caratteristica flessibilità ha fatto sì che da tempi immemorabili la fibra ricavata da questa pianta fosse usata per legare e creare strutture leggere, ma resistenti. Il "vermené" (questo il nome della fibra ricavata dalla ginestra) è dotato infatti di grande tenacità (tra quella del lino e quella della canapa) e

UNA PIANTA JOLLY

Le sue fibre sono molto tenaci e lunghe e per nulla inferiori ai prodotti sintetici

di notevole lunghezza. La ginestra - assicurano gli esperti - è un vero e proprio «jolly» per le attività umane. Produce una fibra di

notevole interesse per applicazioni tessili, ma anche quale componente in materiali compositi in sostituzione di fibre minerali o sintetiche riconosciute tossiche o comunque dannose per l'ambiente, come l'amianto.

Le applicazioni possono essere molto varie: pannelli cementizi, parti interne delle auto, oggetti quotidiani. Le virtù della ginestra non si fermano

però qui; vanno dalla grande resistenza alla siccità e capacità di adattamento, alla crescita rapida e fioritura molto lunga. La ginestra è poi una pianta pioniera, colonizzatrice, molto utile anche per il consolidamento del terreno perché tende ad insediarsi su tutti i terreni soggetti a frane. Inoltre cresce con facilità su terreni colpiti da incendi e trattiene l'impeto della pioggia, moderando i fenomeni di erosione dei corsi d'acqua a valle. Ha infine costi ridotti di coltivazione.

Sul fronte delle auto, la ginestra oltre ad essere maggiormente compatibile con l'ambiente (biodegradabile, riciclabile, poco aggressiva) offre un altro vantaggio: allunga i tempi di sopravvivenza dei passeggeri dell'auto in caso di incendio. I materiali interni «alla ginestra» infatti diminuiscono la tossicità delle esalazioni che derivano dalla combustione.

Nuove oasi protette con le Azioni verdi

Investire «in natura» per aumentare il patrimonio ecologico dell'Italia. Questo lo spirito delle «azioni verdi», la sottoscrizione lanciata dal Wwf per raggiungere l'obiettivo delle 100 oasi protette entro il 2000. L'anno scorso, grazie agli «azionisti verdi», il Wwf ha potuto allestire altre 10 oasi portando il totale a 95. Per contribuire basta versare almeno 30mila lire, ricevendo in cambio anche un kit di prodotti ecologici. Due gli appuntamenti da segnare sul calendario. Oggi 600 piazze italiane saranno «occupate» dai banchetti per la raccolta dei fondi. Il 21, invece, accesso gratuito a tutte le oasi del Wwf, per toccare con mano il risultato degli «investimenti». I protagonisti della Festa delle Oasi saranno quest'anno i bambini. «Purtroppo oggi i più piccoli sono sempre più lontani dal mondo della campagna e degli animali - ha dichiarato il presidente del Wwf Italia, Fulco Pratesi - e questa per loro potrà essere l'occasione migliore per ammirare la natura con i suoi abitanti e cominciare ad amarla». Le oasi coprono oggi circa 30mila ettari in tutte le regioni d'Italia. Ogni anno costano al Wwf 4 miliardi e sono visitate da 500mila persone, soprattutto giovani e scolaresche. Vi lavorano 12 cooperative giovanili e l'indotto creato è di circa 100 milioni per area.

Bus, pubblico è bello ma lento e vecchiotto

Arranca ed ansima nello smog il trasporto pubblico urbano in Italia. Le cifre elaborate dalla Conferenza nazionale del traffico e presentate qualche tempo fa a Padova nell'ambito del VI Salone internazionale del traffico, trasporti e arredo urbano, forniscono l'immagine di un sistema in crisi con una significativa riduzione del numero di utenti. Un fenomeno che riguarda soprattutto le grandi aree urbane del Centro Nord. Anche se esistono significative eccezioni come Napoli che passa da 646 milioni di passeggeri per km trasportati dai mezzi di superficie nel 1996 ai 759 milioni del 1997 e Palermo, che passa da 268 milioni del 1996 a 274 del 1997.

La sofferenza nel rapporto utenti / mezzi pubblici è legata anche, se non soprattutto, alla scarsa velocità commerciale dei trasporti di superficie, più alta nei centri di medie e piccole dimensioni. A Venezia, Perugia e Forlì, ad esempio, la velocità me-

dia è rispettivamente di 24,80; 20,67; 19,53 km/h, contro gli 11,98 di Napoli, i 13 di Milano e i 14 di Roma.

Occorre sottolineare però come il capoluogo campano abbia notevolmente migliorato l'indice di riferimento di un buon 30% dato che nel 1996 la velocità dei mezzi non superava i 9,60 km/h.

Un altro aspetto del problema riguarda la vetustà dei veicoli di trasporto pubblico che fino a qualche tempo fa era generalmente molto elevata. Oggi si assiste ad una inversione di tendenza che dovrebbe influire in qualche misura anche sull'afflusso di passeggeri. A questo proposito nel 1997, la città italiana più anziana era Matera, il cui parco mezzi aveva un'età media di 16 anni. Seguono poi Venezia (14 anni), Catania (12,8), Forlì e Genova (12,6), Milano (12,4), Roma (11,4) e così via. I mezzi più giovani li posseggono Palermo (6 anni) Cagliari e Torino (9).



Napoli, il Comune mette il silenziatore

Un piano contro il rumore del traffico e l'inquinamento atmosferico

ELIO SPADA

È, da decenni, il vocabolo più pronunciato e aborrito d'Italia. Sussurrato, urlato, denunciato, maledetto, rappresenta la reificazione negativa del progresso tecnologico e della devastante ondata di materiale benessere che ha travolto l'Occidente. O, se preferite, il più mortale dei peccati commessi dall'umanità contro se stessa. In una parola: inquinamento. Per farla breve: smog. Eserciti di scienziati, ricercatori, ingegneri, tecnici, futuologi, sindaci, ecologisti, sono impegnati ormai a tempo pieno nella ricerca del «motore pulito», del combustibile che non inquina, dell'automobile ad acqua. Dello ZEE, insomma, lo «zero emission engine» destinato a risolvere in un sol colpo non una bensì due forme di inquinamento. Quello chimico che con i suoi vari ammorba l'aria che respiriamo, e quello acustico che a detta degli esperti costituisce un pericolo altrettanto grave del primo per la nostra salute. Intanto le strade della penisola sono percorse quotidianamente da più di 40 milioni di veicoli a motore al cui interno ogni italiano (medio, naturalmente) trascorre un lungo periodo di strombazzante e volontaria custodia cautelare: quasi due ore pro die, secondo i dati Censis elaborati da Legambiente. Vale a dire più di sei anni complessivi nel corso di una vita. Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità quasi metà degli italiani vivono immersi in un'onda rumorosa permanente fra i 70 e i 75 decibel, un livello di inquinamento acustico in grado di causare numerose patologie anche gravi. Qualcuno cerca comunque di correre ai ripari. Come accade a Napoli i cui cittadini scontano, nelle loro minuscole celle a quattro ruote, l'auto-segregazione più pesante: 7,2 anni (140 minuti al giorno), contro i 6,9 dei romani (135 minuti) e i 5,3 dei milanesi (105 minuti). Così l'Amministrazione comunale partenopea, dopo

Incidenti nei centri urbani

Città	Incidenti	Feriti	Morti	Morti ogni 1.000 incidenti
Bari	902	1.485	19	21
Bergamo	1.374	1.664	11	8
Bologna	2.675	3.448	46	17
Cagliari	820	1.164	14	17
Catania	1.654	2.473	31	19
Firenze	4.405	5.474	25	6
Forlì	1.020	1.317	14	24
Genova	4.442	5.780	24	5
Matera	565	695	2	4
Milano	13.494	19.499	92	7
Napoli	1.845	2.749	18	10
Padova	1.144	1.450	30	26
Palermo	2.318	3.367	37	16
Perugia	657	939	11	17
Reggio C.	444	668	8	18
Roma	16.754	21.203	176	11
Torino	2.303	3.559	33	14
Venezia	1.099	1.508	29	26



Fonte: ISTAT

P&G Infograph

l'avvio del progetto Atena basato sull'uso dell'auto elettrica, sta per scatenare una vera e propria guerra a smog e rumore. Dopo la collocazione di una serie di centraline per il rilevamento di benzene ed altri veleni prodotti dai motori a scoppio, l'assessore all'Ambiente Dino di Palma ha spiegato le linee strategiche lungo le quali il Comune affronterà il problema. Intanto verranno installate circa mille «orecchie elettroniche» in grado di rilevare e registrare l'impatto dei decibel sulla città. Seguirà una vera e propria mappa del fracasso con la successiva suddivisione in zone alle quali, via per via, quartiere per quar-

tiere, verranno attribuite le soglie massime tollerabili di rumore secondo le caratteristiche dell'area esaminata. Infine, terzo ed ultimo intervento, il risanamento con abbattimento dei decibel in eccesso. Secondo Di Palma, nel giro di due mesi saranno stati raccolti dati sufficienti per passare alle fasi successive del progetto, che verrà realizzato utilizzando i fondi stanziati dal ministero per l'Ambiente e in collaborazione con l'università «Federico II» e il Dipartimento di prevenzione dell'Asl, «Napoli 1», di Legambiente e Wwf.

E contro smog e traffico, scende in guerra anche Legam-



Il traffico dilaga, il trasporto pubblico perde terreno

TRAFFICO KILLER

Nelle città si muore più che in autostrada

Nelle città si muore di traffico più che altrove. E lungo le strade urbane gli incidenti sono più numerosi che lungo le autostrade. Ma nel resto d'Europa non va molto meglio.

I dati elaborati dalla Comunità europea spiegano infatti che se non si verificano significativi mutamenti nelle politiche sulle mobilità, nell'Unione è destinato a morire di traffico un cittadino su 80 mentre uno su tre finirà in ospedale a causa di incidenti stradali. Le cifre dicono anche che nell'Ue ogni anno si verificano 45mila sinistri automobilistici.

È l'Italia svolge fin troppo bene la sua parte con 6500 incidenti la maggior parte dei quali, come abbiamo detto, avviene nelle aree urbane divenute col passare degli anni sempre più pericolose.

Infatti nel nostro paese il tasso annuo di incidentalità urbana tocca il 73% contro il 66% del resto d'Europa. Siamo secondi in questa poco invidiabile classifica legata, va detto, non solo all'indisciplina degli automobilisti ma anche ad altri fattori quali l'indice di mobilità, la configurazione della viabilità cittadina e del territorio, le caratteristiche dei servizi pubblici di trasporto e così via.

Un dato positivo, comunque, è costituito dal fatto che negli ultimi anni è in continua diminuzione il numero di decessi legati agli incidenti stradali passati, nelle 18 città esaminate dall'Osservatorio della Conferenza nazionale del traffico, dai 772 del 1996 ai 630 del 1997.

Si tratta del 10 per cento dei decessi per incidente stradale verificatisi in tutta Italia. Un dato preoccupante se si tiene conto

soprattutto del fatto che la percentuale si riferisce ad appena un sesto della popolazione complessiva del paese.

È comunque in crescita il numero complessivo degli incidenti passati dai 43.208 del 1993 ai 57.915 del 1997. Inevitabile, di conseguenza, anche l'aumento dei feriti il cui numero sale dai 56.900 di sei anni fa ai 78.400 del 1997. Va comunque sottolineato come si tratti di cifre approssimate per difetto.

È appena il caso di aggiungere che dal punto di vista degli incidenti stradali le categorie più a rischio sono i pedoni, gli anziani, i ciclisti e i motociclisti, in particolare i più giovani e i più anziani. Moto, ciclomotori e biciclette costituiscono il 15% circa dei veicoli coinvolti nei sinistri lungo le strade urbane e comprendono il 18 per cento dei decessi e il 24% dei feriti, in deciso aumento nella città.

La grande vulnerabilità delle biciclette è dovuta soprattutto alla carenza pressoché generalizzata di percorsi protetti per questi mezzi. Le città italiane, insomma, sono fatte a misura di quattroruote. Costituiscono lodevoli eccezioni, sotto questo aspetto Forlì, dotata di piste ciclabili per 35 chilometri, seguita da Milano (34 km) Torino (33), Venezia (30) e Bologna (21).

Si tratta, va detto, di cifre assolute che tradotte in indici di ciclabilità, (rapporto fra lunghezza della rete viabilistica urbana e lunghezza dei percorsi riservati alle biciclette), fa passare in secondo piano metropoli come Milano e Torino spingendo verso l'alta classifica città come Bologna e Venezia.

