

Lo strano
caso
di G.P.

Enzo Costa

G.P., viterbese di 42 anni, si è fatto tutte le ultime emergenze: scippato di un accendino da un clandestino boemo (emergenza microcriminalità più emergenza immigrazione) al concerto di fine anno in piazza del Popolo, restava imbottigliato nel traffico capitolino fino alle 11 e tre quarti del giorno dopo (emergenza Giubileo). Sporgeva poi denuncia al commissariato, ma il relativo verbale era datato 1 gennaio 1900 (emergenza millenium bug). Incassato il grave disguido con rara forza d'animo, veniva messo ko dalla proditoria impennata della sua temperatura (emergenza influenza), che lo spingeva a chiamare il 118, prima occupato (emergenza telefoni), poi libero ma impossibilitato a disporre un ricovero causa tutto esaurito nei nosocomi laziali (emergenza sanità). Il suo viaggio della speranza verso una clinica privata lombarda veniva interrotto dalla scarsa visibilità (emergenza nebbia): all'autogrill un branco di famelici dodicenni lo depredeva del suo panino "Camogli" (emergenza baby gang). Ovviamente G.P. non esiste. Ma cosa (e come) raccontano i media, magari ci avete creduto (emergenza informazione).

Metropolis



Le cento città



l'Unità

Quotidiano di politica, economia e cultura

AUTOSTRADE
E MINISTERIQuarant'anni
dopo
la Seicento

ORESTE PIVETTA

Visto in tv (una buona tv, indubbiamente) due sere fa, un documentario ricostruisce con filmati d'epoca e interviste oggi ai protagonisti superstiti di quella storia (dai tecnici progettisti all'assessore del primo pedaggio) l'invenzione e la nascita dell'Autostrada del Sole (a proposito della quale ha scritto un bel libro Enrico Menduni). Appariva un'Italia, nel decennio tra i Cinquanta e i Sessanta, magari olografica nello stile dei cinegiornali Incom, ma in fondo invidiabile, quando le macchine erano rare e si dovevano al casello addirittura regalare i buoni pasti ai camionisti per incoraggiare l'uso dell'autostrada e quando i ministri erano ometti (nel senso proprio della bassa statura e delle caserecce rotondità) dalle facce aperte e sorridenti, capaci di indurre spaventose omissioni di scandali e scandaletti e di ridurre l'arroganza del potere dc, rispetto a quella dei poteri successivi, alla favola della propaganda ostile. Gli ingegneri attraversavano l'Oceano sull'Andrea Doria, senza famiglie al seguito, per raggiungere l'America e copiare, macchina fotografica in pugno, guard rail e svincoli e le cerimonie d'inaugurazione erano modeste scampagnate, con taglio di nastro, benedizioni del monsignore e medaglie agli operai valorosi. Ministro dell'autostrada era Giuseppe Togni, democristiano, inventore del "nuovo corso" dell'Iri, contro le ipotesi di privatizzazione della grande industria di stato. Come sono lunghi quarant'anni. Nella scenetta di un cinegiornale, il ministro dc scendeva da una millecento e spiegava che lui amava frequentare il traffico urbano per conoscerlo e quindi per amministrarlo meglio. Di quegli anni fu anche la redazione del nuovo codice della strada. Il documentario spiegava come il progetto dell'autostrada legasse assieme gli interessi dell'Iri, dell'Agip e della Fiat all'epoca della sua più originale impresa: la produzione della Seicento, l'auto magica della motorizzazione di massa. Il documentario spiegava ancora come si costruì tutto in fretta e come si facesse a gara per consegnare prima del tempo concordato i lavori appaltati, senza dunque «revisione prezzi». L'Italia del boom aveva fretta. Viene la nostalgia, anche per quell'idea molto semplice di un'automobile (e di un'autostrada) come simbolo del progresso. Su quei nastri d'asfalto semideserti forse non era un peccato pensarci. Se l'auto si è fatta un mostro lo si deve all'imprevidenza dei tempi seguenti, a una politica che ha lasciato l'Italia agli ultimi posti nella classifica delle infrastrutture e del trasporto collettivo, fuori e dentro le città e lungo le strade, che non sono ormai più vie funzionali di comunicazione, ma qualcosa, citando Roland Barthes, «come un'esperienza molto complessa», qualcosa come una imprevedibile per quanto quotidiana prova di sopravvivenza.

Emergenza

Le sfortune di alcuni quartieri di periferia e dei comuni di confine
Non solo i tubi di scappamento e i camini del riscaldamento:
un impianto di smaltimento dei rifiuti promette fuoco e polvere

Arie pesanti e primati milanesi:
come fare ad aggiungere fumo al fumo

VALTER MOLINARO - Capogruppo ds in Consiglio comunale

INCOMBE LO SMOG. IL BLOCCO DEL TRAFFICO CONTINUA A MILANO E DOMENICA SARÀ TOTALE. IL BLOCCO RIGUARDA ANCHE NUMEROSE ALTRE CITTÀ IN LOMBARDIA, LA REGIONE PIÙ AVVELENATA. STORIE DI PREVEDIBILE E FUTURO INQUINAMENTO

Poche centinaia di metri separano l'antico borgo di Figino, all'estrema periferia nord-ovest di Milano, dal cantiere dove sta sorgendo il più grande termidistruttore di rifiuti solidi urbani italiano, tra i più grandi d'Europa, che sostituirà quello che ancora funziona poco lontano.

Milano si è dotata di due impianti d'incenerimento rifiuti già all'inizio degli anni '70, uno a nord ovest della città e l'altro a sudest. Smaltiscono ogni giorno 600 tonnellate di rifiuti indifferenziati su un totale di 2200 tonnellate prodotte nelle ventiquattro ore dai milanesi. Il nuovo inceneritore, o più modernamente "termovalorizzatore", avrà una potenzialità di smaltimento che supera le 1400 tonnellate al giorno. Si alzerà nel territorio di Milano, in un'area molto urbanizzata, ai confini di Pero, Rho e Settimo Milanese, accanto a uno dei più grandi quartieri popolari milanesi, il Gallaratese, da solo una popolazione di oltre cinquantamila abi-

tanti. L'area fu indicata nel 1989, dal ministero dell'ambiente, come la seconda a più alto rischio ambientale d'Italia dopo Porto Marghera. Nel raggio di un chilometro la quantità delle infrastrutture è impressionante: svincoli autostradali e tangenziale ovest con il movimento di circa il 40% del traffico veicolare da e per Milano, le officine delle ferrovie dello stato, lo scalmatore dell'Oloni, il depuratore consortile di Pero (760.000 abitanti equivalenti), l'interscambio Tir, la nuova Fiera Campionaria di Milano nell'area dell'ex raffineria Agip, aziende a rischio rilevante, ventisei di prima categoria e dieci di seconda. I cittadini di Figino sono rimasti soli per molti anni a combattere cercando di difendere la qualità ambientale, in una battaglia che non si è mai caratterizzata "contro" ma per affermare il diritto dei cittadini al controllo delle emissioni e del tipo di rifiuti bruciati dall'attuale obsoleto impianto. Ma i controlli sono ancora molto limitati, non c'è una rete di

Motorizzazione anni sessanta: la Fiat Seicento in mostra

monitoraggio locale sul territorio, nessuno ha in mano analisi dettagliate, affidabili, sulla salute dei cittadini e sulle patologie locali.

L'allarme a Milano si somma all'allarme, ma il sindaco Gabriele Albertini non pare interessato: eppure tra i suoi compiti ci sarebbe anche quello di tutelare la salute dei suoi concittadini.

Proprio sulle questioni della difesa dell'ambiente, e della conse-

guente qualità della vita urbana, la giunta del Polo è molto distante dalle proposte e dalle idee del centrosinistra. Ma la decisione di realizzare il nuovo impianto ha finalmente segnato una nuova tappa nella battaglia per la tutela della salute e dell'ambiente: quelli di Figino sono meno soli, perché, con i diessini del consiglio comunale, hanno ritrovato anche i sindaci dei comuni ai confini, sindaci tutti di centro sini-

stra. Così, con il comune di Milano, si è aperto il confronto inteso per capire quale sarà la quantità dei fumi e delle polveri prodotte dalla combustione (e del nuovo traffico dei mezzi di trasporto che conferiranno all'impianto i rifiuti). Tre esperti hanno individuato intanto gravi limiti tecnici e soprattutto tradimenti del progetto originario approvato dal comune di Milano nel 1995. E il primo tradimento riguarda proprio la qualità dei rifiuti da incenerire. Nonostante il decreto Ronchi escluda la possibilità di conferire anche l'umido alla combustione, l'impianto approvato che in origine doveva bruciare solo rifiuto secco, potrà bruciare anche il rifiuto indifferenziato, per la semplice ragione che la giunta Albertini ha deciso un anno fa di rinunciare alla raccolta separata dell'umido condominiale, cancellando la più importante innovazione dell'era Ganapini, l'assessore all'ambiente della giunta precedente, innovazione realizzata nel periodo più difficile dell'emergenza rifiuti a Milano, tra il '95 e il '96, quando venne chiusa la discarica di Cerro Maggiore. A questa modifica se ne sono aggiunte altre approvate dalla Regione Lombardia e dalla giunta Formigoni: così il nuovo impianto di Figino, anziché bruciare 900 tonnellate al giorno (720 reali), come previsto dalla delibera approvata nel 1995,

INFO
Traffico
al voto

Domeniche a piedi, blocchi della circolazione: Legambiente chiede che la parola venga data ai cittadini, rilanciando la proposta dei referendum consultivi contro il traffico. «Le nostre città sono al collasso - spiega il presidente



dell'associazione, Ermete Realacci - ed i primi a farne le spese sono i cittadini: sono quindi loro a doversi esprimere per indicare misure risolutive. Il referendum potrebbe essere accorpato alle elezioni regionali o ai referendum.

potrà incenerire 1450. Ma non è solo un problema di quantità. Spaventa la qualità di ciò che uscirà dal camino, tra il vecchio e il nuovo inceneritore. Le polveri fini emesse dal camino quadruplicheranno, da 140 a circa 470 milioni di metri cubi di fumo prodotto all'anno e scaricati nell'atmosfera. Nox e IPA (idrocarburi policiclici aromatici) triplicano, e così via.

Sindaci e popolazioni intorno all'impianto, insieme con i consiglieri comunali ds di Milano, non sono rimasti a guardare. Qualche risultato s'è visto perché il progetto è stato modificato, innalzando il camino e utilizzando migliori tecnologie per l'abbattimento degli inquinanti. Ma sarebbe necessario riprendere a Milano la raccolta differenziata dell'umido, per far in modo che alla termidistruzione vada solo quella parte di rifiuto secco non recupera-

bile, per ridurre in questo modo le quantità e far funzionare l'impianto su due linee anziché su tre. Ridotta la quantità e migliorata la qualità del rifiuto nella caldaia, a valle del processo di combustione si dovrebbe realizzare un'efficace rete di terli-scaldamento che consenta di servire la numerosa popolazione del quartiere Gallarate e dei comuni vicini, a costi competitivi rispetto ad altri combustibili per il riscaldamento. Ma oltre a questi provvedimenti occorre realizzare un sistema di monitoraggio continuo, diffuso nel territorio e accessibile ai cittadini sia attraverso internet sia con una rete di terminali nei comuni e nelle zone di decentramento amministrativo a Milano, che consentano di conoscere immediatamente i livelli d'inquinamento e di intervenire bloccando l'impianto, quando vengano superati i limiti di legge. Non sarà, vista la sensibilità ambientale del sindaco di Milano.

Politiche urbane

La prevedibile insostenibile crisi
di una città e di un'auto senza libertà

ENNIO ROTA*

La colpa è tutta dei cavalli, se adesso siamo prigionieri dell'inquinamento atmosferico. La storia comincia negli Stati Uniti nel 1896 quando il signor Ramson Olds depositò il brevetto del motore a scoppio, detto anche a combustione interna, e la "Curved Dash Olds" cominciò a costruire le prime automobili a benzina. Erano rumorose, inquinanti, consumavano molto e il motore esplodeva con facilità perché ancora non esistevano le benzine ad alto numero di ottani, per cui di macchine ne circolavano poche, mentre molte di più

erano le carrozze a vapore, a combustione esterna, che utilizzavano lo stesso principio delle locomotive, che consumavano meno ed erano molto meno pericolose. Il mercato per queste ultime sembrava promettente, ma avvenne un fatto del tutto estraneo al mondo dei motori a cambiare il corso della storia. Negli Stati Uniti nel 1914 esplose una epidemia di afta epizootica dei cavalli, e il modo più efficace di fermarla fu quello di chiudere gli abbeveratoi sulle strade

SEGUE A PAGINA 3

