

allarme inquinamento

Nonostante il blocco è ancora alto il livello delle polveri. Cominciano le targhe pari. L'appello di Formigoni: usate l'auto collettiva

Roberto Rossi

MILANO Targhe alterne, l'ultima restrizione per non soffocare. In attesa della pioggia, la misura sarà adottata da domani a Milano e in altri 61 Comuni della Lombardia, dalle 8 alle 20, con il divieto di circolazione per tutte le auto non catalitiche, e fino a nuovo ordine. L'ufficializzazione è arrivata ieri dal presidente della Regione, Roberto Formigoni, il quale ha ribadito l'intenzione di andare avanti «fino a quando il pm10 sarà debellato».

Il provvedimento è stato preso in via preventiva, con la concentrazione delle polveri sottili (pm10) in discesa grazie al blocco di ieri ma con l'obiettivo proprio di evitare che si torni ai livelli record di questi giorni. Resta anche l'ipotesi di blocco totale per un giorno feriale, che sarebbe venerdì. In quel caso, ha detto il presidente della Regione, bisognerà «organizzare al meglio» la chiusura, per evitare il collasso in particolare del sistema del trasporto pubblico. Fra le possibilità, anche quella una parte di fabbriche, scuole e uffici resti chiusa per un giorno.

E, così, con questo ultimo colpo di scena, si è chiusa la seconda domenica senza auto per molti comuni della Lombardia. Strade deserte, isole pedonali affollate, biciclette che sfrecciano per le vie delle città e una concentrazione di polveri sottili (pm10) che stenta a scendere. Per questo oggi sarà il giorno degli incontri. A Milano ce ne saranno tre, uno in Prefettura, con le autorità responsabili dell'ordine pubblico, e altri due in Regione, nel pomeriggio, con le diverse categorie economiche e con i sindaci. Formigoni, intanto, è tornato a chiedere la collaborazione, su ogni versante: ai cittadini, ai sindaci, al Governo. Alla gente ha chiesto di prolungare spontaneamente gli orari del blocco del traffico, di usare (da oggi) l'auto collettiva (scelta



Chi voleva tradire Kyoto

La corta memoria fa degli scherzi brutti. Sugli schermi tv abbiamo tutti visto comparire il governatore della Lombardia, Silvio Roberto Formigoni, mentre lanciava un appello ai cittadini: «Lasciate a casa le auto e le moto! Niente paura, non ci saranno sanzioni». Però, il mio, è un invito pressante. Bene, Formigoni non poteva non fare quell'appello di fronte ai dati allarmanti raggiunti dall'inquinamento. Il Governatore del centro-destra si è esposto come la carica gli imponeva di fare. Ma si ricorda Formigoni quale fu il primo atto del governo di centro-destra in Europa? Non s'era ancora insediato, che il governo Berlusconi ordinò al suo ambasciatore a Bruxelles di dissociarsi dalla posizione dell'Ue sul protocollo di Kyoto, l'accordo internazionale che riduce le emissioni di gas inquinanti. Tanto per la precisione.

se.ser.

Milano a targhe alterne come nel '73

Lo smog non dà tregua, da domani misure straordinarie in 61 comuni. Interviene la Ue: tasse a chi inquina di più

che peraltro sarà incentivata dall'obbligo delle targhe alterne), e di tenere, per quanto possibile, la temperatura nelle abitazioni più bassa. Dai ministri il governatore vorrebbe invece più risorse: «battano un colpo forte e deciso perché noi stiamo facendo un'esperienza che servirà a tutti, abbiamo una funzione pilota, ma tutta l'Italia dovrà adeguarsi alle normative entro il 2005». Dunque, il Governo «velocizza e aiuta i nostri piani d'intervento» che vanno dalle ricerche sul pm10 e sul benzene, alla conversione di autobus e taxi dai carburanti

tradizioni a metano e gpl, alla costruzione delle metropolitane, agli investimenti per dotarsi di auto elettriche. Sul blocco delle auto si è fatta sentire anche Bruxelles attraverso il commissario europeo all'ambiente Margot Wallstrom. «Il blocco delle auto attuato nelle città italiane - ha detto ieri il commissario - può essere necessario per far fronte a situazioni di emergenza e può servire ad aumentare il livello di sensibilizzazione al problema, ma servono misure strutturali per aggredire la causa dell'inquinamento atmosferico».

E tra queste Bruxelles insiste sul fatto di privilegiare il trasporto pubblico rispetto a quello privato e l'introduzione di una tassa sull'energia. «Bisogna aiutare a cambiare gli stili di vita dei cittadini. Anche per la gestione del traffico nelle città deve valere il principio secondo il quale chi più inquina più paga». Tra i provvedimenti basati su questo principio, potrebbero esserci l'obbligo di una tassa più pesante a carico delle auto più vecchie e quindi più inquinanti, e l'istituzione di un ticket d'ingresso nelle città durante le ore di maggior intasa-

mento urbano. Un confronto a livello comunitario sull'emergenza italiana potrebbe tenersi il 4 marzo prossimo, in occasione del Consiglio Ue dei ministri dell'ambiente a Bruxelles. L'argomento qualità dell'aria non è all'ordine del giorno, ma l'Italia potrebbe chiedere di inserirlo in agenda, sollevando il caso. Tornando alla giornata di ieri, la paura e i vari appelli sembrano aver avuto l'effetto sperato. A Milano, per esempio, tanta gente ha affollato l'isola pedonale del centro e i vagoni delle tre linee della metro-

politana erano insolitamente pieni. Per tram, bus e metrò il test più difficile è stato il pomeriggio, quando sono stati presi d'assalto in particolare per raggiungere il cuore della città. Ma nonostante la domenica senza auto le polveri sottili e i livelli di biossido di azoto in Lombardia rimangono sempre critici. Le rilevazioni sono state fatte dall'Arpa, l'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, e si riferiscono al periodo compreso fra sabato alle 8 e domenica alle 7. Ovunque i valori del pm10 sono stati registrati oltre

la soglia di allarme (fissata a 75 microgrammi per metro cubo). A Milano le centraline hanno oscillato fra 145 e 151 microgrammi, a Trezzo d'Adda il livello è stato di 201, nella zona di Busto Arsizio (Varese), che aveva toccato livelli record il giorno prima, è di 148, ad Arese 113, a Limbio di Pioltello 131, a Vimercate 148. In aumento anche l'NO2, il biossido di azoto: 318 microgrammi a Monza, anche a 263 a Milano città, 245 a Sesto San Giovanni, 240 a Pero, 233 ad Agrate. Il livello di attenzione è fissato a quota 200, quello di allarme a 400.

Dieci soluzioni da Legambiente

ROMA Dieci richieste per uscire dall'emergenza smog: dieci azioni da mettere subito in pratica per far respirare un'aria meno avvelenata ai cittadini dei centri urbani italiani. Il pacchetto di proposte è di Legambiente.

Eccole: corsie preferenziali e percorsi in sede protetta per i mezzi pubblici su tutte le vie di accesso alle città; l'obiettivo deve essere quello di trasformare in corsia preferenziale almeno il 75% della rete di trasporto pubblico cittadino; istituire zone a traffico limitato che abbraccino integralmente i centri storici cittadini; creare un sistema di isole pedonali, una per ogni quartiere; realizzare assi blu, strade dove vietare la sosta e la fermata, lungo le arterie di maggior traffico al fine di fluidificare la circolazione; aumentare il numero dei convogli ferroviari che collegano i paesi limitrofi alle città capoluogo; diversificare le tariffe dei parcheggi a pagamento, aumentando i ticket per le aree più assediate dalle auto; promuovere meccanismi di incentivazione per il car-sharing (l'auto in multiproprietà) e il car-pooling (l'utilizzo dell'auto da parte di almeno tre persone); modificare gli orari delle città; istituire un fondo urbano per il trasporto sostenibile; intensificare l'attività di controllo dei vigili urbani.



era trent'anni fa

L'Italia girava ancora in bianco e nero ma allora era tutta colpa del petrolio

E come dimenticare quelle tristi giornate del settantatré. L'Italia girava ancora in bianco e nero (durissime erano in quegli anni le dispute in Parlamento su quale sistema adottare per la tv a colori: Pal o Secam?), anzi non girava proprio.

Già, perché in quell'anno tristissimo e grigio, per girare dovevi imbrogliare la targa giusta: quando potevano circolare le pari (e tu avevi invece la dispari) restavi a piedi. E viceversa. Certo, chi aveva la possibilità - ed erano veramente pochi - poteva allegramente fregarsene, bastava avere due macchine, a patto che avessero una targa pari e l'altra dispari. No, lo smog e l'inquinamento c'entravano poco, all'epoca nelle nostre città non correva ancora il rischio di rimanere stecchiti dai gas. Era tutta colpa del petrolio, dell'Opec e delle sue decisioni, il nemico nostro era l'emiro che chiudeva i rubinetti dei pozzi e ci lasciava a secco.

Mancavano pochi giorni al Natale e il sangue ci gelò nelle vene. Accendemo la tv e vediamo un mestissimo Richard Nixon annunciare agli americani che quell'anno l'albero - di Natale, ovviamente - della Casa Bianca sarebbe rimasto spento. Bisognava risparmiare energia, spiegò Richard - che ci era familiare per via del «Nixon boia» cantato sulle note «glory-glory alleluia» in appog-

gio al generale Giap e ai gloriosi combattenti viet-cong - perché il costo del greggio era arrivato alle stelle. Era il prezzo salatissimo che l'America e l'intero mondo occidentale pagavano per l'appoggio dato agli israeliani nella guerra dello Yom-Kippur, annunciarono i dirigenti dell'Arabia Saudita. Brent, barile e altre diavolerie delle quali fino a quel momento ignoravamo l'esistenza e il significato, ci divennero termini familiari, pane quotidiano della nostra rassegnata attenzione a quanto avveniva sull'altra sponda del Mediterraneo. Capimmo l'importanza del petrolio quando il prezzo del greggio semplicemente quadruplicò. E con il greggio il prezzo della benzina. Le case diventarono fredde, perché i ragionieri dei condomini cominciarono a centellinare l'accensione dei termosifoni, dalle cantine tirammo fuori bracieri puzzolenti, le strade erano vuote, i benzinai sembravano venditori di gemme preziose, la tv concludeva prima i suoi programmi. Le notti erano lunghe, interminabili. Noi, all'epoca giovanissimi, che eravamo la generazione della congiuntura - che pure ci aveva deliziato in qualche ruscississimo film della commedia italiana - cominciammo ad imparare un termine da far tremare vene e polsi: recessione.

La sera uscivamo a targhe alterne, nelle

grandi città tram e bus erano affollatissimi, la tv mandava immagini dei soliti fessacchiotti (sempre gli stessi, quelli che vedi anche oggi) che uscivano a bordo di destrieri barcollanti sui ciottoli o su vecchie carrozze d'epoca. Velocipedi, pattini e monopattini erano il folklore da crisi energetica, il resto era disagio da shock petrolifero. L'Occidente a piedi scopriva d'improvviso la sua fragilità. Ma anche i ricchi produttori di petrolio non se la passavano meglio.

Zaki Yamani, ex ministro saudita del petrolio, di recente ha riconosciuto che in quegli anni vi furono molti errori da parte dei paesi aderenti all'Opec. L'Occidente si spaventò e cercò altre strade per risparmiare energia e per affrancarsi dal petrolio: automobili più veloci e dal consumo di benzina ridotto, fonti diverse di energia per il riscaldamento e così via. Al punto che oggi il prezzo del greggio si aggira attorno ai 14 dollari al barile, e il costo della benzina alla pompa in Europa è rappresentato per oltre l'80 per cento da tasse e balzelli vari.

Ma questa volta il prezzo del petrolio e la crisi energetica c'entrano poco: si ritornerà alle targhe alterne, agli stop alla circolazione, ai fantasiosi mezzi alternativi di trasporto urbano (rivedremo i cavalli ai Fori Imperiali?), per un problema più grave. Le città scoppiano, soffocano, i nostri polmoni sono incrostati di catrame, il nostro sangue è avvelenato, il prezzo del greggio sarà pure calato ma nessuno - dal '73 ad oggi - è riuscito a trovare forme alternative di energia. E allora, l'unica soluzione - in attesa delle piogge purificatrici - è la targa alterna. Esattamente come trent'anni fa. e.f

l'intervista

Willer Bordon

ROMA Se le ricorda bene, Willer Bordon, ex ministro dell'Ambiente, le polemiche che allora, quando si iniziò ad adottare questa misura, suscitavano le domeniche a piedi. Ci furono Comuni che si opposero. Dissero no, punto e basta. Pensando più ai problemi che gli avrebbero sollevato i commercianti e i cittadini, che a quelli che stava creando lo smog. Milano era una di quelle. «Certo, quella non era e non può essere la soluzione al dramma, perché questo ormai è diventato, lo smog. Ma erano una risposta all'emergenza e un modo per sensibilizzare i cittadini», dice adesso al telefono faticando per contenere la rabbia. «Quello che sta suc-

cedendo oggi è la rivincita che l'Ambiente si sta prendendo sugli idioti». Lei si dice esterrefatto per il punto a cui si è arrivati. Ma le colpe risalgono indietro nel tempo. Non è un problema di oggi. Non vi è dubbio che anche le amministrazioni di centro sinistra abbiano affrontato il problema forse con poca energia, rispetto a quanto ce ne sarebbe voluta. Ma qualcosa abbiamo fatto, non ci limitavamo a parlare di ambiente (cosa che si fa sempre meno), prendevamo iniziative. Oggi mi chiedo, invece, se tra le tante ristrutturazioni del governo Berlusconi non ci sia stata anche

quella del Ministero dell'Ambiente. Mi viene il dubbio che sia stato chiuso, perché non mi sembra di vedere grande attività. Le città stanno diventando camere a gas. Stiamo già uccidendo le persone, o quantomeno, accelerando i processi di danni alla salute dei soggetti più deboli. E il ministro Matteoli che fa? Ancora una volta mi pongo questa domanda. Ancora una volta non mi sembra di ascoltare risposte concrete. E allora cosa bisogna fare? Dato che è stato trascurato il problema bisogna anzitutto far fronte all'emergenza. Poi occorre intervenire nell'attività di ricerca e di investi-

mento per le energie pulite. Non possiamo aspettare ancora. Si devono stanziare non le percentuali di investimento irrisorie previste adesso: si

Le imprese che si occupano della mobilità dei dipendenti hanno diritto a finanziamenti dallo Stato



deve ribaltare l'ordine di priorità. Ormai è finita l'epoca del fossile. Sia perché sta arrivando ad un fisiologico esaurimento, sia perché sono evidenti i danni che ha provocato. Energia eolica, solare, all'idrogeno: questo è il futuro, questa è la vera risposta allo smog. Per il resto, per l'immediato non ci sono discussioni: si deve chiudere il traffico. Ma il motore a idrogeno diventerà una realtà soltanto fra qualche anno. Nel frattempo, oltre a chiudere il traffico, bisogna trovare altre soluzioni. Quali? Il medio-lungo periodo avrà tempi di 15 - 20 anni, se si ribalta

l'ordine delle priorità oggi. Intanto, visto che non possiamo permetterci di aspettare, è evidente che dobbiamo mettere in atto delle piccole grandi misure che nelle giornate cosiddette normali, senza emergenza, possano essere efficaci. E penso al «car sharing», l'uso cioè di un'automobile condivisa da più persone, per recarsi al lavoro. O al «mobility manager», un dirigente che nelle aziende si occupa soltanto di organizzare la mobilità dei dipendenti. E pochi sanno, forse, che oggi - grazie ad una legge approvata dal centro sinistra - le aziende che si avvalgono di queste figure possono avere importanti incentivi. Come pochi sanno che esisto-

no incentivi anche importanti, svariati milioni di lire, per chi utilizza pannelli solari. Dunque, l'incentivazione fiscale può essere un modo per convincere aziende e privati all'uso delle energie pulite? Certo, il problema è che mentre noi introduciamo in Finanziaria queste misure, l'attuale maggioranza non ha affrontato il problema in modo particolarmente convinto. I grandi cambiamenti hanno bisogno di grandi decisioni. Non si può tentennare su una questione, quella dell'Ambiente, che riguarda tutti noi e il nostro futuro. ma.ze.

È stato ministro dell'Ambiente, impopolare per le domeniche a piedi. Ora dice: due leggi della sinistra prevedono incentivi alle aziende

«Il futuro è il motore a idrogeno»