

INTER*Venti*

DEUTSCH - ITALIENISCHE SZENE IN BAYERN

4 146324 302508
€ 2,50

Inquinamento
Seite 4

Iara Simonetti
Seite 12

Venezia
Seite 32

Editoriale

"Sogar die Italiener...!" Persino gli italiani - dicono molti a denti stretti - nonostante la loro fama di inconseguenti, persino loro (o proprio loro...) ci sono riusciti! Introdurre un divieto non sarebbe stato niente di speciale: fatta la legge, trovato l'inganno - dice un motto molto diffuso nel Belpaese (nei club privati si può, infatti, fumare). Ma chi avrebbe scommesso una sola vecchia lira che sarebbero riusciti anche a farlo rispettare, il divieto di fumare?

Eppure, all'inizio del terzo anno dall'introduzione del divieto, ci si è così abituati all'aria pulita nei luoghi pubblici chiusi che quasi tutti si scoprono a tenerci molto, perfino molti fumatori. Tavoli vuoti nei ristoranti? Ma quando mai! La gente ci va ora persino più volentieri.

E qui in Germania? Prima di Natale sembrava che l'impopolare decisione fosse già cosa quasi fatta. Dove si è inciampato? Proprio sul fiore all'occhiello dei teutonici, sul famoso "Schein" (attestato), necessario qui - diffuso luogo comune tra molti stranieri - quasi per tutto. L'intenzione del governo sarebbe stata di introdurre il divieto solo nei locali dove si mangia e non in quelli dove solo si beve. Ma praticamente in tutte le "Kneipe" si mangia anche... Siccome sono i Länder ad essere competenti per gli ordinamenti riguardanti i locali pubblici, il governo ha pensato bene di passar loro la patata bollente.

Quali locali avranno la fortuna di potersi fregiare del simbolo con la sigaretta fumante senza barra traversa? Beh, sembrerebbe proprio che nel rispetto degli ordinamenti europei per l'emissione di polveri fini l'Italia sia agli ultimi posti. Ma, ci si può consolare, almeno nei ristoranti l'aria è buona!

Comunque tanto fumo - e tante polveri fini - ma ancora ben poco arrosto. ■

La redazione

Mal'aria italiana

Franco Casadidio
francocasadidio@libero.it

Ore 17 di una soleggiata giornata di inizio inverno. Siamo a Terni, la seconda città dell'Umbria, una delle prime in Italia nel rapporto tra autovetture circolanti e numero di abitanti.

Nonostante l'ultimo rapporto di Legambiente collochi la città ai primi posti in Italia per qualità della vita e dell'aria, qui uscire per una passeggiata in centro vuol dire avventurarsi tra fiumi di auto che rendono l'aria irrespirabile.

Dall'analisi dei dati rilevati dall'ufficio ambiente della Provincia nel 2006, il limite di 50 µg/m³ per quanto riguarda il livello in atmosfera di PM10 (indica le polveri sottili con diametro inferiore ai 10 micron - PM è acronimo di *particulate matter*) è stato superato per 80 giorni, quando il limite europeo è fissato in 35 giorni/anno.

Se il 2006 si è chiuso con un bilancio totalmente negativo e una normativa platealmente infranta, i prossimi tre anni rischiano di trasformarsi in una Caporetto ambientale dato che, dal 2010, i limiti comunitari diverranno ancora più severi, imponendo di non superare per sette giorni l'anno il limite dei 50 µg/m³; come dire che, se non si fa qualcosa di serio, l'8 gennaio 2010, quasi tutta Italia potrebbe essere a rischio sanzioni da parte della Commissione Europea! Il problema infatti non riguarda solamente Terni, ma un po' tutte le città del Belpaese, dalle metropoli fino alle realtà più piccole. Nel 2005 Torino ha superato i limiti di legge per 199 giorni, Verona per 210, Padova per 194, Vicenza per 193!; insomma, una situazione completamente fuori controllo.

Colpa dell'assenza di una politica dei trasporti che nel corso degli anni ha caratterizzato tanto le amministrazioni di centro-destra quanto quelle di centro-sinistra, che ovunque hanno preferito privilegiare il mezzo di trasporto privato in luogo di quello pubblico, con il risultato che gli autobus girano, quasi sempre, mezzi vuoti, le aziende di trasporto, ex municipalizzate trasformate in S.p.A., hanno i conti perennemente in rosso e le strade traboccano di macchine che avvelenano l'aria che respiriamo.

E il circolo vizioso non si spezza se è vero che, ad ogni finanziaria, si tagliano le risorse per il trasporto pubblico ma, miracolosamente, si trovano sempre fondi per incentivare la rottamazione delle auto, con sommo piacere delle case automobilistiche. Conclusione: in giro ci sono sempre più auto, il traffico è sempre più caotico e l'inquinamento cresce, soprattutto a discapito delle categorie più deboli come bambini, anziani e malati; paradossalmente proprio quelli che l'auto la usano meno!

Uno studio congiunto dell'Organizzazione Mondiale della Sanità e del Ministero dell'Ambiente del 1998, ha stimato che il 4,7% delle morti e il 28,6% di tutte le bronchiti acute dei bambini sotto i 15 anni sono causate dalle polveri sottili.

Un nuovo studio O.M.S. datato 2006, ha evidenziato come l'esposizione prolungata a concentrazioni di PM10 superiori a 20 µg/m³ sia la causa del 9% dei decessi negli over 30 italiani nel periodo 2002/2004.

Ma nel resto d'Europa come vanno le cose?. Diciamo che, pur registrando casi di inquinamento abbastanza importanti (Rapporto Legambiente "Mal'aria

Troppo alta concentrazione di polveri fini in quasi tutte le città italiane. Provvedimenti insufficienti e contraddittori

di città 2007"), gli altri si sono mossi prima di noi, adottando diversi sistemi per limitare il traffico, investendo ingenti risorse per il potenziamento dei trasporti pubblici e disincentivando il trasporto privato; in poche parole l'esatto contrario di quello che avviene da noi!

Londra, anno 2000; siamo nel pieno della campagna elettorale per l'elezione del nuovo sindaco. Sulla scena politica londinese irrompe Ken Livingstone, detto "il rosso", più per il colore dei suoi capelli che per le sue idee politiche, candidato del partito laburista. Livingstone fa della riduzione del traffico privato un suo cavallo di battaglia. Propone, suscitando perplessità e contestazioni, un sistema di pagamento per l'accesso al centro di Londra. In sostanza, rifacendosi alle teorie dell'economista Arthur Cecil Pigou, che sosteneva lecito introdurre delle imposte per disincentivare le attività economiche che danneggiano dei soggetti che non sono né consumatori, né produttori del bene o del servizio preso in considerazione, Livingstone sostiene il principio che chi inquina deve pagare i danni causati. Del resto, sentenza Ken il rosso, è scientificamente provato che l'inquinamento causato dal traffico automobilistico crea notevoli danni alla salute umana, sotto forma di asma, bronchiti croniche, malattie cardiovascolari, tumori. È altresì chiaro che tutto questo ha un costo sociale elevatissimo che ricade, in maniera indiscriminata, su tutta la società, colpendo maggiormente chi l'auto non la usa mai, come i bambini o gli anziani. E allora, si chiede il candidato laburista, perché non facciamo in modo che a pagare i danni causati dall'inquinamento siano proprio quelli che dell'auto privata non riescono a fare a meno? Fra le speranze di un clamoroso "autogol" politico dei rivali e lo scetticismo dei compagni di partito che arrivano, addirittura, a estrometterlo dal Labour Party presentando un altro candidato ufficiale, Livingstone viene eletto Sindaco presentandosi come indipendente e mette subito in atto il suo progetto. Il centro di Londra viene "blindato" da decine e decine di telecamere, pronte a fotografare le targhe degli automobilisti che entrano nell'area interessata dal Congestion Charge e che, per avere libero accesso, sono costretti a pagare 7,5 sterline (quasi 11 euro!) al giorno. Le risorse investite dall'amministrazione comunale sono veramente ingenti ma i risultati cominciano a farsi vedere da subito. Traffico ridotto del 18%, velocità media degli autobus aumentata del 6%, tempi di attesa alle fermate dei mezzi pubblici ridotti del 33%; insomma, un successo. Talmente grande che nel 2004 i londinesi rieleggono Livingstone per

un secondo mandato approvando, implicitamente, la sua proposta di ampliare ulteriormente la zona a pagamento, entusiasti dei positivi risultati ottenuti. L'amministrazione, intanto, grazie ai 74 milioni di euro incassati con il Congestion Charge potenzia la flotta dei mezzi pubblici in circolazione, aumenta le corse, fa rottamare i mezzi più vecchi, sostituendoli con nuovi meno inquinanti, alimentando un circolo virtuoso che sembra non avere fine. A questo punto, come diceva un noto giornalista televisivo qualche anno fa, la domanda sorge spontanea: perché a Londra funziona (ma anche a Singapore, Helsinki, Trondheim, Oslo per citare altri esempi) e da noi no? Perché a Milano si parla da anni del road pricing ma



Luftverschmutzung: Die Situation ist in fast allen italienischen Städten kritisch und es trifft am härtesten die Kinder. Im Gegensatz zu Erwachsenen atmen Sie mehr und halten sich öfters im Freien auf. Gesundheitsschädlich sind die so genannten Feinstäube welche hauptsächlich bei der Treibstoffverbrennung entstehen. Das Einatmen kann zu Atemwegserkrankungen und Asthma führen.

non si mettono in pratica i tanti discorsi che si sentono fare?

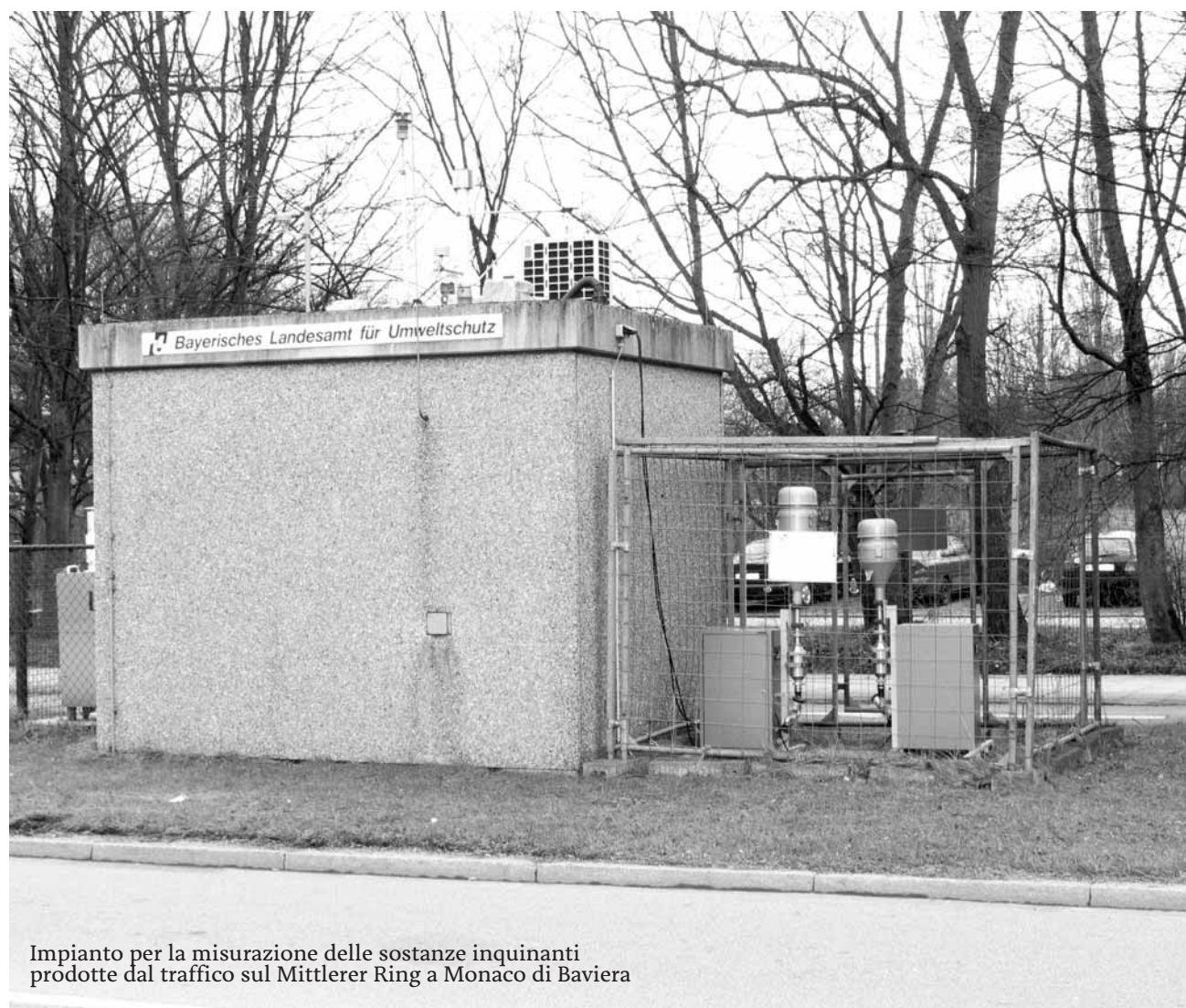
Per capire come stanno le cose in Italia, torniamo a Terni. Qui, le centraline dell'amministrazione provinciale, dal 30 novembre al 31 dicembre hanno registrato sforamenti dei limiti consentiti per ben 29 giorni (su 38 giorni monitorati); gli unici giorni, per così dire, in regola, sono stati quelli caratterizzati da precipitazioni atmosferiche che hanno contribuito a ripulire un po' l'aria. Tornato il sereno, riecco il PM10 schizzare alle stelle. Nelle due settimane precedenti il Natale, i valori non sono mai scesi sotto i 50 µg/m³ con punte fino a 154 µg/m³: il triplo della soglia di rischio. Cosa dovrebbe fare in casi come questi un'amministrazione che ha a cuore la salute dei propri cittadini? Semplicemente limitare il traffico, con qualsiasi tipo di provvedimento, purché porti ad una rapida e consistente diminuzione dei valori inquinanti. E invece? »

E invece, la mattina di venerdì 15 dicembre, ci si preoccupa di riunire, in Comune, i rappresentanti delle associazioni dei commercianti ed arrivare con loro alla decisione di rimandare qualsiasi provvedimento al termine delle festività, quando sarà passata la "febbre da shopping". Insomma, la priorità è il business, la salute di migliaia di cittadini non porta (apparentemente) benefici economici, quindi può passare in secondo piano.

Del resto, lo scorso anno, nonostante si fossero registrati dati allarmanti già dagli inizi di dicembre, il provvedimento di circolazione a targhe alterne venne "sapientemente" varato solo il 18 gennaio, dopo essersi lasciati alle spalle il

periodo pre-natalizio e anche i primi dieci giorni di saldi, in barba alla tutela della salute pubblica!

E allora cosa deve fare un cittadino comune per salvaguardare la propria salute e quella dei suoi familiari? Forse una soluzione c'è ed è quella di rivolgersi alla magistratura e denunciare i sindaci, che per legge sono responsabili penalmente della tutela della salute dei propri cittadini. Del resto, agli inizi di dicembre, la procura della Repubblica di Firenze ha inviato avvisi di garanzia al Presidente della Giunta regionale e all'assessore all'ambiente della Regione Toscana, nonché a sindaci e assessori all'ambiente dei comuni di Firenze, Scandicci, Signa, Sesto Fiorentino,



Impianto per la misurazione delle sostanze inquinanti prodotte dal traffico sul Mittlerer Ring a Monaco di Baviera



Terni

Calenzano, e Campi Bisenzio, tutti accusati di non aver rispettato la normativa europea relativamente al PM10 e, cosa forse ancor più grave, non aver neanche posto in essere alcuna misura per contrastare l'inquinamento o, quantomeno, limitarne l'entità.

Forse è davvero questo, l'unico modo per responsabilizzare gli amministratori delle nostre città e tutelare la nostra salute, visto che, come troppo spesso accade, le grandi e potenti lobby economico-finanziarie legate al mondo dell'auto e del commercio riescono a far passare sotto silenzio anche i più allarmistici dati sulle conseguenze dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico veicolare.

Sarebbe bello che, per una volta, anche le associazioni dei consumatori, sempre pronte ad alzare la voce per una tariffa telefonica troppo alta o una pubblicità ingannevole ma stranamente silenziose sulle devastanti conseguenze e gli enormi costi sociali causati dall'inquinamento, prendessero posizione contro quelle amministrazioni pubbliche inadempienti alle normative europee in materia, tutelando i cittadini con maxi-cause comuni, sull'esempio di quelle intentate dalle associazioni dei consumatori americane contro le multinazionali del tabacco.

Per concludere, alcuni dati: studi effettuati dalla Regione Toscana hanno quantificato in 3 euro i danni alla salute umana provocati da ogni automobile che entra giornalmente a Firenze, mentre uno studio condotto in Austria, Francia e Svizzera sui costi sanitari dell'inquinamento atmosferico nei tre Paesi (*The Lancet*, settembre 2000) ha calcolato che in base ai ricoveri ospedalieri, ai giorni lavorativi persi (16 milioni), e al numero di morti, l'inquinamento da traffico veicolare produce nei tre Paesi costi per 27 miliardi di euro l'anno.

Ma il dato più impressionante è quello estrapolato dall'Istituto Superiore della Sanità, secondo cui il rischio di contrarre leucemie per i bambini che vivono in aree trafficate (5.000 veicoli al giorno) è del 270% più alto rispetto ai bambini residenti in zone poco trafficate (500 veicoli al giorno). E le malattie respiratorie dei bambini che vivono in quartieri trafficati aumentano del 20% rispetto a quelli che vivono in aree meno congestionate.

Basterebbe questo per provare a far qualcosa e magari salvare la vita a migliaia di persone, ma evidentemente, per i nostri amministratori, la divulgazione di certi dati è ancora materia da sottoporre a censura; almeno fino a dopo i saldi invernali, no? ■