

L'INTERVISTA

"L'Italia schiava dell'auto Ecco cosa si rischia in città"

Pascal Acot, storico dell'ecologia, parla all'indomani dello stop al traffico nel Nord Italia per l'aumento delle polveri sottili: gravi carenze nel trasporto pubblico

di ANTONIO CIANCIULLO

ROMA - "Abbiamo problemi anche in Francia. A Parigi, con tanto di metro che arriva ovunque e funziona perfettamente, ogni tanto bloccano almeno in parte la circolazione per frenare lo smog. In tutta Europa la battaglia contro l'inquinamento è dura. Ma certo in Italia la situazione è molto particolare, veramente allarmante". Pascal Acot, ricercatore presso il Centre National de la Recherche Scientifique e storico dell'ecologia, segue da anni le polemiche sull'inquinamento dell'atmosfera e si stupisce ancora del ritardo con cui, da questo lato delle Alpi, si risponde al pericolo costituito dalle PM10, le polveri sottili.

Dunque lei ritiene che l'intervento sia urgente.

"Non lo dico io. Lo dice l'Unione Europea con le sue direttive. Chi non si adegua rischia sanzioni pesanti, da milioni di euro. E l'Italia è tra i paesi nei confronti dei quali è stata aperta una procedura d'infrazione in sede comunitaria proprio per la mancata definizione dei piani di intervento. In altre parole: può capitare di avere un problema. Può capitare di ereditare una situazione in cui i ritardi infrastrutturali accumulati in molti decenni sono pesanti e le condizioni meteo sfavorevoli moltiplicano le difficoltà. Ma non si può far finta di niente. Non si può andare avanti per anni evitando accuratamente di prendere le misure necessarie a tutelare un bene non negoziabile come la salute dei cittadini".

È difficile però trovare la firma dei veleni che finiscono nei nostri polmoni. Chi non vuole staccarsi dal volante dà la colpa al riscaldamento, chi non vuole investire in una caldaia più efficiente se la prende con le centrali elettriche. C'è perfino chi dice che le polveri sottili sono un fatto naturale...

"Un fatto naturale? Questa è straordinaria! Del resto si può dire di tutto, anche del caos climatico: c'è sempre una frazione del problema che può essere considerata naturale; il punto è che va pesata. E se si misura il ruolo delle polveri sottili prodotte da cause naturali si scopre che è del tutto marginale. I responsabili sono altri e si conoscono per nome e cognome".

Facciamoli questi nomi.

"Il primo responsabile è il traffico su gomma. E qui si trova una prima spiegazione delle difficoltà in cui si dibatte l'Italia: il rapporto tra l'automobile e il trasporto pubblico, dal punto di vista delle risorse investite e degli spazi dedicati, è assolutamente anomalo rispetto alla media del Centro e del Nord Europa. La prima mossa da fare per recuperare una situazione di normalità è riequilibrare il sistema: più spazio al mezzo pubblico, alle bici, alle auto in condivisione e meno spazio alle automobili, molto spesso occupate da una sola persona".

Gli altri responsabili?

"Il riscaldamento figura al secondo posto. Forse questo è il campo in cui l'Italia ha fatto meglio: la sostituzione dell'olio combustibile con il metano ha abbattuto in maniera significativa questo tipo di inquinamento. E lo dimostra la diminuzione dell'anidride solforosa, un tipico inquinante legato al riscaldamento. Gli altri contributi allo smog vengono da industrie e agricoltura, ma il loro contributo è, in genere, decisamente limitato".

Cosa rischiano gli abitanti delle città costretti a respirare un'aria che per legge non è respirabile?

"Molto, moltissimo. L'Organizzazione mondiale della sanità ha calcolato in oltre 8 mila i morti causati dalle polveri sottili nelle 13 principali città italiane e in 800 mila a livello globale le vittime dello smog".

Pensa che i sindaci o i presidenti delle Regioni abbiano in mano gli strumenti per battere lo smog?

"In parte sì perché quello che possono fare è molto importante. Possono, e in realtà devono per evitare il rischio di indagini giudiziarie, agire per mantenere i livelli di inquinamento entro i limiti di legge".

I blocchi?

"I blocchi hanno un significato importante in termini di comunicazione: fanno capire a tutti che il problema c'è ed è serio. Ma appena le auto tornano in circolazione lo smog risale. Quello che veramente serve, e che in parte possono fare anche gli amministratori locali, è migliorare il trasporto pubblico".

Senza fondi?

"Si possono creare spazi riservati ai mezzi pubblici rendendoli più veloci senza pagare un euro. E poi c'è la partita dei fondi che vanno trovati attraverso un coordinamento nazionale che dia alla difesa della salute e della vivibilità delle città un valore prioritario. Bisogna intervenire anche sul trasporto merci e sui pendolari".

(22 febbraio 2010)

(repubblica.it)

Le coppie e l'unione perfetta

Matrimonio? Sì, finché dura

Un tempo si sposavano tutti, il matrimonio era la base stabile della casa, della famiglia, assicurava rispettabilità, aiuto nel bisogno, una discendenza e una vecchiaia serena. La zitella era compatita, quella che aveva figli senza marito una reietta. Non erano ammesse altre forme di convivenza erotica. Il matrimonio doveva perciò essere indissolubile e fino alla morte. Oggi tutto è cambiato. La società provvede all'educazione, al lavoro, alla sicurezza, alla salute. I giovani hanno rapporti amorosi ed erotici nella adolescenza, e negli anni successivi, cambiano numerosi partner.

Di solito si sposano quando vogliono avere dei bambini, ma anche la nascita dei figli non impedisce loro di divorziare o di separarsi e di avere poi un nuovo rapporto. Il matrimonio sta diventando sequenziale: un coniuge alla volta. E negli intervalli esperienza da single o convivenze. Da sociologo constato che, di fatto, il matrimonio e la convivenza durano finché i due partner stanno bene insieme. Alcuni finché provano un amore appassionato, nella maggior parte dei casi finché si amano, si capiscono, si piacciono eroticamente, sono sinceri, fedeli ed hanno un rapporto sereno. Quando però cessa l'intesa amorosa il rapporto si incrina, e, presto o tardi, la coppia si rompe, talvolta in modo cattivo, velenoso. Per questo motivo ho dedicato tutta la mia vita a studiare l'amore di coppia, perché è rimasto l'unico collante della coppia e della famiglia. So quanti grossolani errori facciamo per superficialità, per ignoranza. L'amore infatti è molto fragile, basta una differenza nel modo di pensare, una diversa sensibilità erotica, basta voler imporre una propria preferenza che l'altro subisce per non scontentarci, basta che fra i due si insinui la competizione. Eppure ho visto anche degli amori ardenti e appassionati che durano decenni. Quale è il loro segreto? Forse alla loro base c'è una misteriosa affinità dell'anima come del corpo, ma anche la tolleranza, la capacità di parlarsi, di capirsi, di confessarsi ciò che piace e non piace con sincerità, con candore.

Ma non tutti possono raggiungere questo amore totale che, d'altra parte un giorno può anch'esso finire. Ora, se la stabilità del matrimonio dipende così tanto dall'amore, a volte mi domando se, pur non toccando affatto il matrimonio tradizionale, non sia il caso di studiare anche altre formule legali o contratti matrimoniali che consentano soluzioni più articolate adatte alle diverse circostanze del nostro tempo.

Francesco Alberoni

15 febbraio 2010

(da corriere.it)