

**Ambiente
Autobus
e vaporetta
a metano**

DALLA NOSTRA REDAZIONE

FIRENZE Una «flotta» di autobus a metano nel centro storico di Firenze, una flotta di vaporetta a metano nei canali di Venezia basta con gli scarichi diesel che corrodono i marmi di S. Maria del Fiore, basta con i fumi di gasolio che si combinano con i miasmi della laguna. Il metano potrà essere il combustibile del futuro per i trasporti pubblici. Molto dipenderà dagli esiti della ricerca che, per iniziativa del Comune di Firenze, svolgerà nei prossimi mesi il Cnr a Napoli.

Ieri i rappresentanti di questo istituto di ricerca, della Regione Toscana e dell'Italgas hanno firmato un protocollo di intesa per uno studio che fornirà indicazioni sull'impatto ambientale dell'uso del metano nel trasporto pubblico urbano. Sul banconi di lavoro dell'Istituto Motori di Napoli saranno messi alla prova tre motori: un diesel, un motore ex diesel riconvertito a metano e un motore concepito per la combustione del gas naturale.

L'accordo di ieri mette a disposizione dei ricercatori un budget di 600 milioni. È la metà di quanto calcolato per condurre in porto l'intero progetto promosso dal comune di Firenze, che per questo scopo ha messo in piedi un gruppo operativo. Scopo finale è la sostituzione completa dei motori a gasolio degli autobus che ora passano nel centro storico con altrettanti motori a metano. Entro l'anno prossimo, confermano i responsabili del gruppo operativo, sarà possibile mettere in linea almeno una decina di mezzi.

Il successo del metano come combustibile per autotrazione è alle porte. L'Istituto motori di Napoli ha appena firmato la convenzione con Firenze e già Venezia bussa alla porta: se il motore a metano funziona per un mezzo su strada, perché non dovrebbe funzionare per un mezzo marittimo, per un vaporetta? L'idea è tecnicamente fattibile, replicano gli esperti. Purché Venezia lo voglia, purché la città sia in grado di proporre un progetto forte da affiancare alle ricerche in corso. I primi approcci avverranno già nei prossimi giorni □ S.C.

**Il ministro dell'Ambiente
ha annunciato al Senato
la destinazione:
Taranto e La Spezia**

In porto le navi dei veleni

Il governo chiederà a Taranto e a La Spezia di accogliere le ultime due navi con a bordo rifiuti tossici: la Deep Sea Carrier, da tempo al largo delle coste pugliesi, è destinata al «molo polifunzionale» di Taranto; la nave - ancora senza nome - che è pronta in Libano al porto di La Spezia. Prudenza e una serie di tappe con gli amministratori locali stanno caratterizzando, dopo mesi di problemi, l'azione dei ministri.

NADIA TARANTINI

ROMA È stato il ministro dell'Ambiente, Giorgio Ruffolo, nel corso di un'audizione al Senato ad annunciare che la tragica telenovela dei fusti tossici, almeno per ora, sta per finire. Il metodo di un confronto diretto e ravvicinato con le amministrazioni locali, ha detto, sta dando i suoi frutti. Anche l'ipotesi di uno scalo «tecnico» a Taranto - secondo Ruffolo - è ora più pra-

ticabile, prima di tutto perché il governo ha individuato il luogo adatto nel «molo polifunzionale», a 12 chilometri dalla città, e quindi in condizioni di maggiore sicurezza per le popolazioni. E poi perché - ma questo Ruffolo non lo ha detto - la sosta a Taranto potrebbe essere solo una delle due tappe per far giungere, infine, i rifiuti tossici in Lombardia, regione destinata allo

stoccaggio. Il presidente della Regione Emilia-Romagna Luciano Guerzoni, uscendo dall'incontro di ieri a palazzo Chigi sul destino della «Deep Sea Carrier», ha infatti rivelato l'ipotesi che una volta «condizionati e messi in sicurezza i rifiuti possano riprendere il mare alla volta di un porto dell'Adriatico del Nord: Marghera, Monfalcone, Trieste? Guerzoni ha anche detto: «Ho chiesto che per la scelta dei porti non si guardi in faccia al colore delle giunte né ai collegi elettorali».

Guerzoni non ha detto di più, ma è facile leggere in trasparenza: il ministro della Protezione civile Lattanzio viene eletto in Puglia, il vicepresidente del Consiglio De Michelis è di Venezia, e così via. Sull'attacco delle navi con i rifiuti, si sono svolte ieri mattina due riunioni a palazzo Chigi. La prima ha riguardato la

nave attraccata a Beirut, che contiene terriccio tossico e che il governo - prudentemente - tiene in rada finché non sarà risolto il problema dello scalo italiano. Dopo tanti peregrinaggi di altre navi, è stato deciso di farla partire solo dopo che la Regione Liguria e la città di La Spezia abbiano manifestato un consenso. Saranno sentite nei prossimi giorni.

A mezzogiorno, invece, i ministri Maccanico, Ruffolo e Lattanzio hanno discusso con i rappresentanti delle regioni il destino della «Deep Sea Carrier». Al termine, Maccanico è stato come al solito critico: «Il problema è stato risolto per quattro quinti, la parte rimanente richiede approfondimenti tecnici». Con la Puglia per la «Deep» o con la Liguria per la nave proveniente dal Libano? Forse per tutt'e due, anche se stando alle dichiara-

zioni di Ruffolo al Senato sull'indicazione di Taranto c'è una maggiore certezza tecnica. Anche i fusti della «Deep», comunque, dovranno essere poi stoccati in Lombardia. La regione non ha ancora indicato i siti, comunque si è posto il problema del trasferimento da Taranto a Milano: il governo ha proposto il treno - «Mille chilometri di treno? - ha esclamato Guerzoni - Bisogna garantire la sicurezza: perciò il trasporto non può avvenire né su rotaia né su strada. Questo abbiamo raccomandato al governo». Ecco, perciò, l'ipotesi di un altro scalo in Adriatico dopo il «condizionamento» dei fusti.

Dopo gli incontri di palazzo Chigi, Ruffolo ha riflettuto in Senato sulla vicenda dei rifiuti tossici. Si è mostrato di buon umore e ottimista, ed ha detto che la situazione delle navi «è meno grave di quanto si voglia far apparire». Le navi, ha detto

Ruffolo, non trasportano «veleni particolarmente tossici». Sono grosso modo quelli che le industrie producono normalmente e che poi, dice Ruffolo, «pur dovendoli riciclare, spesso non smaltisce». Il ministro dell'Ambiente ha rifatto la storia delle cinque navi in cerca di smaltimento, solo la «Zanoobia» ha trovato pace. I rifiuti, contenuti in 10.592 bidoni, sono stati tutti avviati al «rinfustamento» dopo la classificazione e la sistemazione in sicurezza. La «Karrn B», ha proseguito Ruffolo, scaricherà a Livorno e smaltirà a Reggio Emilia; la «Deep Sea Carrier» sbarcherà a Taranto e smaltirà in Lombardia. Alla stessa ragione sono destinate i rifiuti del Libano; attracherà invece a Ravenna la quinta nave, che ancora non è pronta: sta raccogliendo in Nigeria il terriccio su cui posavano i fusti dei veleni.

**Dati di una ricerca pci
Evasa la legge Galasso
Nessuna Regione
ha piani paesaggistici**

Nessuna regione italiana ha in vigore un piano paesaggistico come prevedeva la legge Galasso. La data per la presentazione scadeva il 31 dicembre 1986. Un processo di pianificazione è stato avviato da 18 regioni su 21. Sono i risultati di una ricerca commissionata all'Inu dai gruppi parlamentari comunisti e illustrati ieri in una conferenza stampa dal presidente dell'Istituto di urbanistica Edoardo Salzano.

NEDO CANETTI

ROMA La situazione è questa: la scadenza fissata per la presentazione dei piani paesaggistici della legge Galasso era il 31 dicembre 1986. A quella data sono arrivate puntuali quattro regioni: Emilia-Romagna, Liguria, Veneto e Abruzzo. Successivamente, altre 14 sono state le regioni che hanno almeno avviato un processo di pianificazione; tre, invece, Sicilia, Sardegna e Calabria non hanno nemmeno cominciato. Lo ha rivelato ieri, nel corso di una conferenza stampa al Senato, il presidente dell'Istituto nazionale di urbanistica (Inu) Edoardo Salzano, nell'illustrare i risultati di un'indagine, commissionata dai gruppi comunisti della Camera e del Senato, utilizzando i finanziamenti concessi ai gruppi. Il dato sconcertante non è, però, tanto quello di chi ha almeno cominciato ad affrontare il problema, ma quanto il fatto che, alla data attuale, nessuna Regione ha un piano paesaggistico in vigore. La colpa però non è solo delle Regioni. Anzi, «se nessun piano è entrato finora in vigore - ha precisato Salzano - i motivi vanno individuati senz'altro in alcune resistenze politiche e nella farraginosità delle procedure, ma anche nell'assoluta mancanza di un'intervento centrale di indirizzo e coordinamento da parte dello Stato» (cioè del governo).

Il presidente dell'Inu è pure entrato nel merito dei piani, dandone un giudizio complessivo negativo. «Quel che più colpisce - ha affermato - è la qualità dei piani, scadente e disomogenea. Se globalmente - rileva l'agenzia Di-re - per i piani siamo all'anno zero, spulciando nelle numerose tabelle esplicative del rapporto, si scopre come ognuno va per la sua strada, regolandosi come crede. «La Toscana, ad esempio - ha esemplificato Salzano -, si è regolata autonomamente; il Piemonte si è limitato a rinfrescare le norme preesistenti alla «Galasso»; Lazio e Lombar-

dia hanno messo su un complicato sistema, per finire alla Campania il cui quadro è disastroso, perché qui il piano è addirittura più permissivo della legislazione ante-Galasso». «Da questa ricerca - ha commentato Adelberto Minucci, vicepresidente vicario del gruppo comunista della Camera, presente alla conferenza stampa, assieme a Giuseppe Cannata della presidenza del gruppo del Senato e ad Argeo Morandi, presidente dell'Agenzia dei servizi parlamentari del Pci - emerge un quadro di ritardo delle Regioni che spesso sollecitano lo Stato e il Parlamento per ottenere determinate leggi e poi, come in questo caso, si finisce per scoprire se non proprio una disattenzione, certo un modo discutibile di applicarle». «Tutto ciò vale naturalmente - ha tenuto a precisare Minucci - anche per le zone dove noi governiamo. Da questo studio viene a noi, perciò, lo stimolo a stabilire rapporti più stretti con i comunisti delle varie regioni. I risultati della ricerca ha stupito, quindi, gli stessi comunisti ma ha soprattutto confermato il giudizio negativo sull'operato del governo in materia di beni ambientali e culturali.

A questo proposito, nel corso dell'incontro, Milvia Boselli, responsabile del Pci nella commissione Ambiente della Camera, ha colto l'occasione per mostrare ai presenti la relazione che il ministro Giorgio Ruffolo ha presentato su questo problema alla Camera lo scorso luglio: due paginette scarse e prive di dati. «Il governo - ha quindi sottolineato - destina nel bilancio lo 0,24% della spesa dello Stato ai beni culturali e addirittura lo 0,08% all'ambiente». I gruppi comunisti di Montecitorio e palazzo Madama hanno, pertanto, deciso, di fronte alla disinformazione governativa, di inviare copia della ricerca, la prima in assoluto, al presidente del Consiglio, ai presidenti delle due Camere e ai ministri Ruffolo e Bono Parrino.

La fabbrica di Graziano ancora sotto accusa

**Il pretore chiude l'Isochimica
e il padrone licenzia 300 operai**

«Tracce di amianto nei vagoni trattati all'Isochimica», con questa motivazione il pretore di Firenze Beniamino Deidda ha ordinato la cessazione dell'attività della fabbrica di Elio Graziano, l'industriale ancora latitante dopo lo scandalo delle lenzuola d'oro. Cinque le comunicazioni giudiziarie. La direzione dell'azienda intanto licenzia gli oltre 300 lavoratori che nei giorni scorsi hanno bloccato la stazione di Avellino.

ENRICO FIERRO

AVELLINO. Un altro capitolo si è aggiunto alla lunga vicenda degli appalti miliardari concessi dalle Ferrovie dello Stato all'industriale salernitano Elio Graziano. A scriverlo questa volta è stato il pretore di Firenze Beniamino Deidda, che ha ordinato la cessazione immediata dell'attività all'Isochimica, la fabbrica che l'ingegner Graziano, ex presidente dell'Avellino calcio, sin dall'83 aveva impiantato nel nucleo industriale di Avellino.

Cinque le comunicazioni giudiziarie: allo stesso Graziano, al direttore dello stabilimento Vincenzo Izzo e a tre funzionari delle ferrovie di Firenze. L'ipotesi di reato riguarda la violazione della normativa sulle lavorazioni pericolose. L'Isochimica doveva procedere alla «decontaminazione» delle carrozze ferroviarie, in pratica la sostituzione dell'amianto con altri materiali isolanti meno inquinanti. E proprio su questa delicata fase

della lavorazione il magistrato fiorentino ha ordinato la chiusura dello stabilimento: «Sui vagoni che da Avellino arrivano alle officine delle Ferrovie dello Stato di Firenze - si legge nell'ordinanza - veniva registrata la presenza di consistenti quantità di amianto». Una denuncia che già da alcuni anni i lavoratori delle officine di Santa Maria La Bruna (in provincia di Napoli) e di Firenze avevano fatto.

La direzione dell'Isochimica, attualmente nelle mani di Paolo Graziano, dopo lo scandalo delle lenzuola d'oro, ha risposto al pretore con il licenziamento degli oltre 300 lavoratori dello stabilimento. Una misura ricattatoria subito respinta dai sindacati. I lavoratori nei giorni scorsi avevano occupato la stazione ferroviaria di Avellino dando vita ad una imponente manife-

stazione che si era conclusa sotto il balcone della prefettura. Al rappresentante del governo gli operai dell'Isochimica hanno chiesto un intervento per la immediata riconversione della fabbrica. «Non vogliamo più trattare l'amianto», dice Pino, un operaio trentenne da quattro anni all'Isochimica. «Dall'83 abbiamo lavorato in condizioni disumane, senza nessuna tutela per la nostra salute, ed ora per tutta risposta la direzione aziendale ci butta sul lastrico». Da mesi, infatti, gli operai dell'Isochimica non percepiscono alcuna remunerazione, e gli stessi cento lavoratori in cassa integrazione da cinque mesi non vengono pagati. Un clima di insicurezza reso ancora più drammatico dai pesanti interrogativi sulle conseguenze per quanti, lavoratori ed abitanti della zona dove la fabbrica è ubicata, in questi anni sono



La discarica di amianto della Isochimica di Avellino

stati a contatto con le pericolose fibre di amianto. Una questione riaperta dall'iniziativa del pretore Deidda che nelle indagini espletate evidenzia la inadeguatezza dello stabilimento avellinese per questo tipo di lavorazione e ipotizza un dolo anche nei confronti dei lavoratori fiorentini che non erano a conoscenza del rischio che correvano, credendo le vetture perfettamente «disinquinata». Eppure, fin dall'entrata in funzione dell'I-

sochimica avvenuta nell'83, furono proprio tecnici e funzionari delle Ferrovie dello Stato a decretarne la piena idoneità. Nei prossimi giorni su tutta la vertenza Isochimica una delegazione di lavoratori si incontrerà con il ministro dei Trasporti Santuz, per chiedere la cassa integrazione speciale per i 200 dipendenti e la definizione di un piano di riconversione dello stabilimento che permetta la conservazione dei posti di lavoro.

ODEONISTA

TRA UNA VECCHIA STORIA E UN'AVVENTURA INCERTA, SCEGLIE IL MITO E ACCENDE ODEON.

Stasera alle 20.30

OVER THE TOP

Il camion era tutta la sua vita, finché non ha ritrovato suo figlio. Ha giurato di proteggerlo, gli ha insegnato ad essere uomo. Ora ha da offrirgli solo il suo amore. Per lui diventerà un campione. Un'eccezionale prima visione con Sylvester Stallone.

ODEON

LA TV CHE SCEGLI TU.

Svelto