

Guerra allo smog



Eni, Agip, Esso e Erg hanno assicurato i rifornimenti
 Altre compagnie, condizionate dallo smaltimento delle scorte, dicono di non essere in grado di rispettare i tempi previsti
 Battibecco tra i ministri dell'Industria e dell'Ambiente

Benzina pulita, s'accende la polemica

Le industrie petrolifere divise sul carburante ecologico

È polemica sulle 11 ordinanze di Conte e Ruffolo per la benzina più pulita. I petrolieri (non tutti) sono preoccupati, ma c'è chi, come l'Agip, propone invece incentivazioni per il gasolio a basso contenuto di zolfo. Bodrato attacca Ruffolo per non essere stato consultato. «Non è necessario - dichiara quest'ultimo - per misure di esclusivo interesse ambientale. Sono altre le risposte che attendiamo».

MIRELLA ACCONCIAMESSA

ROMA. Benzina più pulita? Si grazie. Ma, a 24 ore dall'annuncio delle ordinanze dei ministri Ruffolo e Conte, sull'utilizzazione nelle undici maggiori città italiane di gasolio a basso contenuto di zolfo (0,1% a Milano e Torino, 0,2% a Venezia, Genova, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari, Palermo e Catania) e di benzine al 2,5% di benzene e 33% di aromatici, già si registrano le prime opposizioni e scontri tra ministri.

Chi è che si oppone? Al ministero dell'Ambiente confermano la piena disponibilità dell'Eni a fornire benzina meno inquinante. Un impegno in tal senso sarebbe stato preso dal presidente Cagliari con lo stesso Ruffolo. Anche l'Agip, di per sé, è in grado di fornire carburanti più puliti. Anzi è proprio l'Agip Petroli - come informa una nota della Staffetta quotidiana petrolifera - che già

carburante più pulito. Ma i nuovi limiti contenuti nelle ordinanze di Ruffolo e Conte hanno suscitato nel restante settore petrolifero - informa ancora la Staffetta - non poche perplessità legate a motivi di ordine tecnico-produttivo, a difficoltà applicative di ordine logistico e a considerazioni di opportunità. Dicono alcuni operatori: i nuovi li-



miti previsti per il contenuto di benzene nella benzina creano oggettive difficoltà di produzione. Aggiungono altri: è attualmente impensabile ottenere benzina con le qualità e nei quantitativi richiesti. In parole più semplici ci sono le vecchie scorte da smaltire, il greggio in arrivo non rispetta le ordinanze. In più c'è la questione dei de-

positi in cui mettere il nuovo prodotto. Ma è proprio per risolvere questi ed altri problemi che le undici ordinanze andranno in vigore solo il primo gennaio, cioè quaranta giorni dopo il loro annuncio. Non bastano 40 giorni? O c'è dell'altro?

Di problemi strettamente legati all'inquinamento atmosferico si dovrebbe discutere oggi al Consiglio dei ministri. Il governo dovrebbe prendere decisioni in merito alle misure di agevolazione fiscale per quanto riguarda gli autoveicoli provvisti di marmitta catalitica a «tre vie», da montare su auto nuove e a «due vie», retrofit, applicabili su auto già in circolazione, ma non troppo vecchie. Chi cambia l'auto può essere invogliato a comprarsi una macchina munita di marmitta catalitica dal fatto che, se è vero che spenderà di più, avrà un incentivo pari al bollo per 4-5 anni. Inoltre, non rischierà di dover lasciare l'auto a casa e andare a piedi quando dovesse scattare il cosiddetto «livello di attenzione». Delle stesse agevolazioni potrà godere chi acquista un diesel con marmitta, mentre chi già utilizza l'Opil non sarà sottoposto alle restrizioni previste per i prossimi mesi. Essere alternativi ed ecologici, come si vede, conviene.

Ma è polemica anche tra Bodrato e Ruffolo. «La decisione assunta dal ministro dell'Ambiente - dice il ministro dell'Industria - senza alcuna preventiva consultazione con l'Industria, pone rilevanti problemi all'intero ciclo petrolifero». Misure di questo genere - aggiunge - che pure vanno in una direzione apprezzabile, richiedono attenta preparazione organizzativa per non risolversi in di-

chiarazioni di buone intenzioni. Bodrato si preoccupa che, gli automobilisti vadano a fare rifornimento fuori città per risparmiare. «Ci si deve augurare - ha concluso - che l'impatto inflazionistico di queste misure non risulti troppo grave». Il ministro solleva inoltre perplessità sul ricorso all'ordinanza ministeriale, prevista per legge solo in situazioni strettamente contingenti.

Ruffolo risponde per le rime: «Non è necessario il concerto con altre amministrazioni quando le ordinanze sono adottate per risolvere problemi pressanti» - ha detto il ministro dell'Ambiente. Aggiunge: «Ho accertato l'esistenza di scorte di carburanti "puliti" e la disponibilità dell'industria petrolifera». Esprime l'augurio che presto queste misure possano essere estese all'intero territorio nazionale e poi passa all'attacco. Quanto alla collegialità delle decisioni il ministro ricorda che da mesi attende dall'Industria l'espressione di un accordo su una serie di punti, che vanno dalla definizione degli accordi di programma con i principali gruppi imprenditoriali italiani per l'adozione congiunta di misure di salvaguardia ambientale alla posizione da assumere a livello internazionale riguardo alla stabilizzazione di anidride carbonica.

Marmitta catalitica
La Fiat annuncia:
«Noi siamo pronti»

DALLA NOSTRA REDAZIONE
 MICHELE COSTA

TORINO. Alla Fiat ostentano sicurezza. Siamo pronti, dicono, per qualsiasi emergenza si verifichi dopo il 1° gennaio, quando in undici grandi città italiane entreranno in vigore le ordinanze dei ministri Ruffolo e Conte, che prevedono l'impiego di carburanti più «puliti» e immediate restrizioni del traffico qualora vengano superati nuovi limiti di inquinamento. Ciò che in corso Marconi diplomaticamente non dicono, ma lasciano intendere, è che i ministri dell'Ambiente e delle Aree urbane avrebbero potuto varare misure ancora più efficaci, senza trovare preparazione (almeno in questo campo) la maggiore industria automobilistica italiana.

Non ci sono problemi per la prima misura, quella che imporrà la vendita nelle 11 città di gasolio a basso tenore di zolfo (0,1% a Milano e Torino, 0,2% nelle altre città) e di benzine ed il 33% di aromatici. Fin dal 1989 tutta la gamma dei motori Fiat è stata messa in grado di funzionare con carburanti ancora più «puliti» di questi. Ciò è stato fatto per il semplice motivo che la Fiat esporta una parte delle sue auto in paesi dove vigono norme antinquinamento assai più severe delle nostre. Ed era stata proprio la Fiat, qualche tempo fa, a polemizzare perché in Italia si usa ancora gasolio da autotrazione con un contenuto medio di zolfo dello 0,25%, mentre in Germania tale contenuto medio è dello 0,15% ed in California viene addirittura impiegato un «superdiesel» fuel che ha meno dello 0,05% di zolfo.

Più complesso è il discorso sulle marmitte catalitiche. Le ordinanze dei ministri prevedono che le auto munite di tale dispositivo siano esentate dal blocco della circolazione che scatterà non appena i livelli di inquinamento supereranno i limiti. Se ciò incrementasse la vendita di auto «catalizzate», la Fiat saprebbe far fronte ad un'impennata della domanda? Certo, rispondono in corso Marconi, perché già oggi la Fiat fabbrica 300.000 auto l'anno (il 15 per cento della sua produzione) con marmitta catalitica; che lo stesso assembla negli stabilimenti Cromodora e Descam del gruppo Giardinetti. Sono però auto destinate all'esportazione. In Italia è disponibile la marmitta catalitica per tutti i modelli della gamma Fiat, ma comporta un sovrapprezzo che varia da 600-700 mila lire ad un milione, secondo i modelli, e quasi nessuno la compra.

Perché costa così caro non inquinare? Perché ci sono marmitte e marmitte. Quelle cosiddette «retrofit» sono scarsamente efficaci. Le uniche marmitte che eliminano il 90% dei tre principali inquinanti emessi dai motori a benzina - ossido di carbonio, idrocarburi incombusti e ossidi di azoto - sono le trivalenti, che funzionano solo se accoppiate ad un dispositivo elettronico, la «sonda lambda», che ottimizza la miscela aria/benzina nel motore.

Con i motori a gasolio poi la marmitta catalitica è inutile. Un diesel ben regolato emette già di per sé meno ossidi inquinanti di un motore a benzina «catalizzato». I diesel però buttano fuori il cosiddetto «particolato», una miriade di microscopiche particelle solide e liquide, che danno l'odore acre e il caratteristico colore nerastro ai fumi di questi motori. L'iveco Fiat ha sperimentato un sistema con filtri ceramici che trattengono il «particolato». È molto costoso, ma potrebbe essere provato sugli autobus urbani.

La giunta teme che il piano del governo non sia applicabile: «Dov'è la benzina pulita?»
La cura Conte-Ruffolo allarma Milano
«Nuovi combustibili? Andremo a piedi...»

Niente più circolazione a targhe alterne quando le soglie di sicurezza dell'inquinamento saranno superate. Ma tutti, o quasi, a piedi. Per i tre milioni e mezzo di abitanti dell'area metropolitana milanese - il capoluogo più una larga fascia dell'hinterland - si profila un inverno durissimo. Con l'ordinanza dei ministri Ruffolo e Conte le «regole del gioco» sperimentate l'anno scorso cambieranno radicalmente.

ALESSANDRA LOMBARDI

MILANO. Gli ambientalisti non nascondono la loro soddisfazione. Gli amministratori, invece, tradiscono irritazione («Non abbiamo in mano nemmeno un pezzo di carta») e forti preoccupazioni. Cosa succederà quando il traffico e gli impianti di riscaldamento vomiteranno nell'aria dosi di gas tossici in eccesso e la città dovrà essere immediatamente appiadata? L'utilizzo dei nuovi combustibili e carburanti «puliti» è garantito e sarà sufficiente per abbassare la febbre dell'inquinamento atmosferico?

Finora l'area metropolitana milanese, formata dal capo-

lucio e da 34 comuni dell'hinterland, aveva fatto affidamento sul «paracadute» delle targhe alterne. E, in assenza di qualsiasi indicazione nazionale, si era data regole proprie per affrontare i momenti di crisi. In base ad una direttiva anti-smog regionale del 27 novembre 1990 - lo scorso inverno applicata in tre diverse riprese a dicembre, gennaio e febbraio - il pari e dispari scattava (insieme all'abbassamento dei termosifoni) dopo che per 5 giorni consecutivi la metà delle centraline di rilevamento aveva indicato concentrazioni superiori a soglie di pre-allarme

molto simili a quelle previste dai ministri: 200 microgrammi/metro cubo per il biossido di azoto (NO2) e 10 (anziché 15) milligrammi per il monossido di carbonio (CO). Una manovra «soft» sul traffico, per ridurre l'ondata di gas e tornare gradualmente nei limiti di legge, evitando lo «choc» del blocco totale della circolazione, previsto solo nel caso di un superamento dei valori, più alti, che fanno scattare l'allarme rosso.

Le nuove regole Ruffolo-Conte sembrerebbero molto più severe. «Ma come possiamo valutarle - sbotta l'assessore comunale all'Ecologia, Massimo Ferlini, pdc - se dal ministero non abbiamo avuto alcuna informazione? Le abbiamo viste pubblicate sui giornali e ci sono molti punti oscuri. Ci chiediamo: esistono garanzie che i combustibili e carburanti puliti saranno effettivamente in vendita, dal primo gennaio, sul mercato milanese? Se così non fosse, le norme non potrebbero essere applicate. In questo modo, Milano rischia di vedere smantellata un'esperienza,

unica nel panorama italiano, che ha dato risultati significativi. Rischia, insomma, di fare un passo indietro». Ferlini avanza un'altra obiezione: «A Milano entrano ogni giorno 750 mila auto pendolari. Se l'uso di gasolio e benzina puliti non viene esteso alla provincia l'effetto si riduce drasticamente». A questo proposito sembra che l'assessore regionale all'Ecologia, Claudio Bonfanti, ieri in «missione» a Roma presso il ministero dell'Ambiente, abbia concordato con Ruffolo di estendere i provvedimenti a tutta l'area, a rischio-smog del Milanese. Ma questo comporterebbe un incremento del fabbisogno di combustibili e carburanti «verdi».

L'assessore al Traffico, il repubblicano Franco De Angelis, è inviperito e lapidario: «I petrolieri hanno già smentito le assicurazioni di Ruffolo. Dal primo gennaio non sarà pronto niente. Le auto catalizzate continueranno ad essere mosche bianche. Senza le targhe alterne, l'unica prospettiva è quella di paralizzare la città.

Un provvedimento troppo tardivo rispetto a quelli, praticabili, che per primi e da soli abbiamo sperimentato da due anni a questa parte. Un provvedimento, soprattutto, troppo vicino alle elezioni di maggio».

È soddisfatta, invece, la Lega ambiente: «Finalmente - commenta il segretario regionale Andrea Poggio - si agisce in chiave preventiva, sulle fonti delle emissioni inquinanti. Mi auguro che i ministri abbiano preso accordi credibili con le compagnie petrolifere. C'è il rischio di blocchi totali del traffico perché le auto catalizzate sono poche? Certo, ma è un rischio inevitabile e il ritardo del mercato automobilistico italiano è unicamente imputabile alla Fiat».

«Ancora divieti che, lungi dal risolvere il problema dell'inquinamento - si inalberano i commercianti con l'occhio agli affari - penalizzano fortemente le metropoli, colpendole nella mobilità, requisito essenziale per lo svolgimento delle attività produttive».



Traffico a Milano; in basso, la chiusura del centro storico di Firenze alle auto

Il sindaco di Roma:
«Ora si può contare su norme certe»

«Finalmente abbiamo norme certe sull'inquinamento». Il sindaco della capitale tira un respiro di sollievo: il provvedimento antimog del governo fissa un punto fermo. Perplesso i benzinaisti: «Ce la faranno le raffinerie ad attrezzarsi in tempo? O si tratta di fantascienza?». E l'Ac: «Bisogna trasformare il parco automobilistico, a Roma sono meno di 18.000 le macchine con la marmitta catalitica».

DELIA VACCARELLO

ROMA. Troppi veleni nell'aria. La capitale soffoca. L'allarme è scattato da settembre, in anticipo rispetto agli anni scorsi. Così da due mesi i romani tengono d'occhio ogni giorno le poche centraline (sono soltanto nove) di monitoraggio. E il sindaco, in base all'andamento dei dati, lancia appelli ai cittadini, che spesso suonano vani: «Lasciate a casa le auto». Una volta ci si è spinti pure oltre: in extremis, da un giorno all'altro, il Campidoglio ha fatto scattare la circolazione a targhe alterne, guadagnandosi una valanga di critiche per lo stile «estemporaneo» dell'intervento. Ieri a diradare le nebbie della capitale è giunta l'ordinanza dei ministri Ruffolo e Conte, con il decalogo delle norme antimog. Un provvedimento che ha fatto tirare un respiro di sollievo al primo cittadino. «Grazie a questa ordinanza dal prossimo mese di gennaio avremo finalmente certezza di diritto su una materia che finora si era prestata a diverse interpretazioni giuridiche», ha dichiarato il sindaco socialista, Franco Carraro, annunciando anche l'impegno di estendere la rete di monitoraggio. Con il plico dei fogli sotto il braccio gli amministratori si sono messi a studiare le norme del governo, partecipando di una settimana il consiglio comunale indetto ad hoc sul traffico, la patata bollente della giunta. Mentre l'opposizione non ha perso d'occhio la necessità di varare un piano antimog complessivo. «La benzina più pulita va bene, ma va integrata in un piano organico - ha detto Piero Rossetti, consigliere comunale Pds - il centro degli interventi deve riguardare in via prioritaria il potenziamento del trasporto pubblico».

Queste le norme «dall'alto»: benzina più pulita da gennaio e se si superano i limiti previsti, tutti a piedi, tranne i pochi che possiedono una macchina con la marmitta catalitica. Combustibili meno inquinanti per gli impianti termici e norme per limitare l'inquinamento acustico. Immediate le reazioni, piene di evviva e smorzate da un bel po' di perplessità. «Visto che il Comune da anni è immobile, ben venga un governo che interviene» - dice Roberto Della Seta della Lega Ambiente - «Finora si è solo improvvisato, ad esempio istituendo di punto in bianco le targhe alterne, un provvedimento giusto che andava programmato». La benzina più pulita però non è la panacea. «Prendiamo il trasporto pubblico - aggiunge Della Seta - a Vienna i bus vanno a metano». I combustibili più puliti vanno bene, ma è necessaria una politica che incentivi la riconversione del parco automobilistico e che non penalizzi chi non inquinava - dicono all'Ac - «A Roma, secondo le stime ci sono poco meno di 18.000 vetture con la marmitta catalitica. Pochissime». Se nella capitale a montare le marmitte «pulite» sono meno dell'1% delle vetture ad Amburgo e a Monaco si supera il 40%.



Il Comune ha deciso di mettere in pratica i consigli dell'esperto di traffico Winkler
Niente più auto all'ombra del Brunelleschi
Firenze, isola pedonale a piazza Duomo

Piazza Duomo è diventata zona pedonale. Niente più auto intorno alla Cupola del Brunelleschi. E sui lungami passeranno solo gli autobus. A tre anni dalla creazione della più grande zona blu d'Europa Firenze continua nella politica del contenimento del traffico. I suggerimenti dell'esperto di traffico Winkler accolti dalla giunta di Palazzo Vecchio. «Questo è solo un primo passo», dicono gli amministratori.

DALLA NOSTRA REDAZIONE
 SUSANNA CRESSATI

FIRENZE. Il campanone di Santa Maria del Fiore batteva mezzogiorno quando gli operai del Comune hanno posato i paletti che bloccano il traffico pubblico e privato sulla soglia di piazza del Duomo. Da ieri la cupola del Brunelleschi e il Battistero di San Giovanni hanno una vita più tranquilla, non devono più sopportare le vibrazioni causate dal transito di

centinaia di autobus e veicoli autorizzati. Piazza Duomo è diventata completamente pedonale, fa parte di un'area blu che si estende ormai a tutto il cuore della città, fino a piazza della Signoria.

ha deciso di adottare gradualmente sotto la supervisione tecnica dell'architetto di Monaco, pioniere delle isole pedonali. A tre anni dalla creazione della grande zona blu Firenze, la città percentualmente più motorizzata d'Italia (il rapporto tra la popolazione residente e le vetture circolanti è di 1,7), continua dunque nel difficile impegno di alleggerire la morsa delle auto sul suo tessuto urbano. «Questo è solo un primo passo» ammonisce da Monaco Bernhard Winkler, che sta studiando il piano di riorganizzazione complessiva del trasporto pubblico. «È una grande avventura» dice a caldo Paolo Cappelletti, l'assessore socialista artefice dell'operazione. Nei primi mesi del suo mandato Cappelletti non aveva compiuto sforzi eccessivi per proteggere la zona blu

creata dal suo predecessore, il piedesano Graziano Cioni. Poi, all'improvviso, sepolto di critiche per la sua inerzia, ha cambiato rotta, anticipando perfino con questi provvedimenti alcune indicazioni di Winkler.

Pur avendo sempre osteggiato la limitazione del traffico in centro i commercianti fiorentini fanno buon viso a cattiva sorte: «Chi si augura che il provvedimento fallisca - diceva ieri sui lungami il presidente della Concommercio Valentino Giannotti - o è un irresponsabile o vuole lo sfascio di Firenze». Protestano invece i Verdi perché le biciclette non possono transitare sui lungami, trasformati in corsia preferenziale per il mezzo pubblico: «La bici non viene considerata da questa giunta come un mezzo di trasporto funzionale».

diceva ieri mattina il consigliere comunale del Sole che ride, Tommaso Franci, infocando la sua due ruote.

Sotto la pioggia che ingrossa pericolosamente il «nastro» fangoso dell'Arno, fiorisce anche il mugugno, quello dei vigili che temono un aumento dei carichi di lavoro, quello degli autisti dell'Ataf, l'azienda municipale dei trasporti, perplessi per i nuovi itinerari dei bus. Ed esplose la ribellione dell'Oltretorrente, ieri martoriato da un ingorgo gigantesco. Due comitati popolari sono scesi sul piede di guerra: «Non vogliamo diventare il garage del salotto buono di Firenze», dicono gli abitanti della zona, per lo più artigiani e piccoli commercianti. Felici come pasci invece i pochi turisti che sfidano le intemperie per visitare la città.