

Presentati 32 veicoli ad accumulatore. Dal 20 operazione scambio

In corsa senza marmitte Torino prova «l'elettrica»

Per due giorni Torino è stata anche città dell'automobile elettrica. Automobili e veicoli commerciali ad accumulatore hanno gareggiato per 12 ore nel traffico urbano dimostrando la loro capacità di soddisfare tutte le esigenze di mobilità. Il 20 settembre il Comune aprirà un parcheggio di interscambio: lasciando la propria auto se ne potrà ritirare una elettrica che avrà l'uso gratuito di tutti i parcheggi della città.

ANDREA LIBERATORI

TORINO. Nelle belle giornate senza vento, anche in piena estate, la città è avvolta da una nebbiolina giallognola. È lo smog prodotto dalla combustione di mille e mille motori di auto, autobus, camion in movimento. Ne conseguono malattie, disagi per bambini e anziani. È fatale che il diritto alla mobilità dell'uomo d'oggi debba esser pagato a tale prezzo? L'inquinamento da gas, cui si aggiunge quello da rumore, non ha alternative?

A questi interrogativi cerca di dare risposte questa «12 ore città di Torino», test di durata per veicoli elettrici cui hanno partecipato venerdì e ieri 32 fra auto e pulmini francesi, italiani, finlandesi, russi e belgi. La «12 ore» è stata anche occasione d'incontro fra i membri della Citelec, l'organizzazione patrocinata dalla Comunità europea che riunisce le città del nostro continente interessate all'uso di veicoli elettrici e rappresentanti del Cives, la Commissione italiana veicoli elettrici stradali. I due enti hanno fatto il punto sulla diffusione di veicoli elettrici.

Partenza e arrivo della «12 ore» nella splendida piazza Vittorio Veneto non scelta a caso. Qui accanto ai box dei veicoli elettrici in competizione è pronto - voluto dalla giunta di Valentino Castellani - un parcheggio di interscambio per venti auto elettriche che il 20 settembre sarà inaugurato dal ministro Ronchi e dall'amministratore delegato della Fiat, Cantarella. Come funzionerà l'interscambio ce lo ha spiegato l'assessore comunale all'ecologia Vermetti, che, con tanto di bandiera tricolore ha dato il via alla «12 ore».

L'utente arriva qui con la propria auto, accede all'area di parcheggio (20 posti) attigua a quella in cui sosterranno in attesa 20 Panda elettriche. Un passo sotto i portici della piazza per munirsi d'una sorta di bancomat (costo 35mila lire) inserendo il quale nell'apposita colonnina viene liberata una delle Panda. In città quell'auto potrà usare, gratuitamente, tutti i parcheggi. Quando l'utente torna alla base di piazza Vittorio Veneto inserisce la sua carta nella colonnina che gli detrae quanto egli ha speso (3.500 lire all'ora) per il servizio avuto.

Ma torniamo al test di durata e prestazioni dei 32 veicoli elettrici partecipanti alla «12 ore di Torino», particolarissima competizione che ha avuto per «circuito» le vie della città anche in ore di punta per il traffico

co. I partecipanti hanno girato sei ore per ognuno dei due giorni dalle 11 alle 17. Il regolamento imponeva lo scrupoloso rispetto del Codice della strada assegnando la vittoria, categoria per categoria, al veicolo che, nei due turni di sei ore, aveva percorso più giri di circuito con il minor consumo di elettricità.

Malgrado l'interesse delle maggiori case automobilistiche per l'auto elettrica non sia travolgente, il numero di partecipanti e il nome delle marche (Peugeot, Fiat, Citroen, Autovaz, Piaggio, per citarne solo alcune) ha confortato aziende minori e artigiani, presenti qui con loro stand, che nell'auto elettrica vedono la possibilità d'un tipo di sviluppo nuovo, più umano.

Sarebbe anche un interessante ritorno quello della propulsione ad energia rinnovabile. Nel primo decennio di questo secolo ormai alla fine, le auto elettriche tenevano testa brillantemente ai motori endotermici. La prima vettura a superare i cento km l'ora, del resto, era stata, nel 1899, un'auto elettrica dal nome augurale «Jamais Contenté». Con lei il pilota belga Camille Jenatton toccò i 105,882.

Poi il motore a scoppio prese il volo concentrando su di sé ricerca, grandi investimenti, tecnologia e confinandone la propulsione elettrica ai margini, là dove si richiedevano impieghi poco inquinanti, soprattutto per il rumore.

Abbiamo guidato, nel traffico cittadino, un pulmino Porter della Piaggio. La prima impressione è il silenzio, il veicolo parte con un leggero fruscio. Nient'altro. D'istinto la destra cerca la leva del cambio che non c'è. Come non c'è il pedale della frizione. Restano freno e acceleratore. Il piede sinistro è inoperoso. La guida risulta estremamente semplificata. I rischi di incidente vengono proprio dalla mancanza di rumore. Nelle città tutti siamo abituati ad avvertire i pericoli del traffico dal rumore dei veicoli. «Qui rumore non ne produci - ci diceva un pilota emiliano con lunga esperienza - perciò devi stare molto attento». La gara delle «12 ore» è passata senza destare nella città particolare interesse. Una trentina di veicoli in mezzo a decine di migliaia di altri, in un giorno normale, si perdono. Fra i tecnici ai box non c'era ottimismo. In un'epoca poco incline a preparare il futuro, finché di petrolio vi sarà abbondanza, l'auto elettrica difficilmente decollerà.



Piazza Vittorio a Torino

Uliano Lucas



Auriemma/Azimut

Con la Finanziaria probabile taglio di 8mila auto su 40mila

La «pool car» sostituirà le auto blu dei ministeri

Le auto di Stato, blu o grigie che siano, potrebbero avere tra breve un netto ridimensionamento: un taglio del 20 per cento, 8mila su 40mila. E gran parte dei 16mila autisti potrebbero essere rimessi a disposizione dell'amministrazione con altri incarichi. Molti, infatti, sono carabinieri, militari e guardie di finanza. La misura allo studio fa parte del pacchetto Pennacchi. I ministeri come la Camera potrebbero avere un parco macchine di uso comune.

LUCIANA DI MAURO

ROMA. Nel mirino dei tagli che per effetto della Finanziaria '97 riguarderanno la pubblica amministrazione, ci saranno anche le auto blu. Esclusi i pochi che potranno continuare ad avvalersi di quella che in gergo tecnico si chiama la «macchina dedicata» (e cioè personalizzata), tutti gli altri: sottosegretari e direttori generali dei ministeri potrebbero dividersi le macchine di servizio, utilizzando apposite «pool car» di uso comune.

La proposta dovrebbe far parte del pacchetto Pennacchi che per ridurre sprechi e inefficienze punta a unificare i centri di spesa, ma anche a razionalizzare i servizi. E una delle ipotesi di riorganizzazione della pubblica amministrazione che, attraverso criteri di gestione, dovrà mettere in pratica quel capitolato della Finanziaria in cui si parla di riduzione della voce: acquisto beni e servizi. Un taglio di ben 8.000 vetture, un quinto dell'attuale parco macchine statale che ammonta alla considerevole cifra di 40mila.

«Non capisco perché - afferma Giorgio Macciotta sottosegretario al Tesoro - se la Camera dei deputati ha solo un'auto per il presidente, oltre a quelle che possono essere assegnate agli onorevoli, io come sottosegretario al Tesoro debba lasciare ferma la vettura di servizio per tutto il tempo che non la utilizzo. Meglio sarebbe che la stessa automobile venisse usata anche da altri dirigenti».

Macciotta non enfatizza l'iniziativa in termini di risparmio. «La manovra - dice - è costituita di tante microcose che prese singolarmente non si traducono in grosse cifre». Tagliare un quinto del parco macchine farebbe recuperare circa 100 miliardi, ma il risparmio vero sarà rappresentato dagli autisti, circa 16mila che sarebbero messi a disposizione dall'amministrazione per altri incarichi. In gran parte sono carabinieri, militari, guardie di finanza che stanno a metà strada tra la scorta e l'autista; bene, costoro potrebbero essere restituiti alle loro funzioni. «In tal modo - aggiunge Macciotta - si ottiene un ri-

sparmio senza rinunciare in modo demagogico alla scorta».

L'annuncio di un possibile taglio alle auto blu non poteva che trovare consenziente Raffaele Costa, segretario dell'Unione di centro, che nel suo passato, ministeriale e non, si è contraddistinto come fustigatore di sprechi e disservizi. Famoso per i suoi blitz ad opera dei Nas nelle cucine di ospedali, ristoranti e case di riposo. Fu lui nel 1991 a far fare il primo censimento sull'esatta consistenza delle auto blu. Poi ci fu il taglio di Amato che ridusse le auto di palazzo Chigi da 100 a 44. E al 1992 risale la cacciata delle macchine di servizio da piazza Montecitorio, dove stazionavano a decine dopo aver accompagnato deputati e ministri. Proteste e polemiche sull'uso delle macchine pubbliche hanno preceduto e accompagnato il passaggio dalla prima alla seconda Repubblica, anche se si ignorano gli effetti pratici di queste campagne. In ogni caso l'esigenza di razionalizzazione sembra ancora all'ordine del giorno.

«Le auto blu - afferma Costa - dovranno essere utilizzate come i taxi, con la conseguente fine dell'auto e degli autisti personalizzati». Costa ricorda di aver presentato un mese fa una proposta di legge in materia, suggerisce di vietare l'uso delle auto di servizio per il percorso casa-ufficio. Confida nel governo dell'Ulivo, anche se aggiunge: «Le ultime sedute del Consiglio dei ministri con la flotta di auto davanti a palazzo Chigi non fanno ben sperare».

Comunicato del comitato di redazione dell'Unità

Il Comitato di redazione de «l'Unità» ha appreso, come tutti i lettori, che domani il nostro quotidiano uscirà con una rivista allegata, la cui produzione è del tutto indipendente dall'editrice Arca, e il cui acquisto è facoltativo. Si tratta di un'iniziativa editoriale della quale il Comitato di redazione non era stato messo al corrente, come invece prevedono gli accordi che regolano i rapporti tra Direzione aziendale e la rappresentanza sindacale dei giornalisti, che ha il diritto di essere informata e di esprimere il suo parere sulla compatibilità del prodotto con la linea del giornale. Senza entrare nel merito dell'iniziativa, che si afferma essere limitata a una sola uscita, i giornalisti de «l'Unità» ribadiscono la loro totale estraneità al prodotto, e invitano fermamente l'azienda a informare preventivamente la rappresentanza sindacale in merito alle future iniziative che verranno veicolate insieme al giornale.

Il Cdr dell'Unità

Il ministro dell'Ambiente: «Dai parchi possibilità di sviluppo ma non la panacea per il Sud»

Dal parco del Pollino, l'ultimo nato dei sei parchi nazionali del Sud d'Italia (in totale 600mila ettari di aree naturalistiche protette), il ministro dell'Ambiente, Edo Ronchi, candida gli organismi dirigenti dei parchi a diventare «protagonisti della nuova sfida per lo sviluppo sostenibile eco-compatibile del Mezzogiorno». Dopo un giro di due giorni nei comuni del Pollino e vari incontri sia con gli amministratori regionali e locali di Calabria e Basilicata, sia con i dirigenti dell'Ente parco del Pollino, ma anche con i giovani impegnati in progetti di pubblica utilità e con i forestali disoccupati, il ministro ha riferito che nel tentativo di superare i ritardi nell'attuazione delle leggi sulle aree protette, per la parte relativa ai piani socio-economici, sono stati presentati 320 progetti da parte dei 17 enti di gestione dei parchi.

«Un primo passo - ha detto - per rimuovere gli ostacoli burocratici e i tempi lunghi che finora hanno fatto sì che solo il 27 per cento dei 2mila miliardi previsti dal piano triennale per l'ambiente siano stati impegnati». Tra gli obiettivi prioritari da assegnare ai piani socio-economici il ministro ha indicato: la promozione dell'agricoltura di qualità e dei prodotti biologici; la commercializzazione dell'artigianato tipico; lo sviluppo di programmi di turismo sostenibile; la realizzazione di uno sportello unico delle autorizzazioni amministrative degli enti parco, attraverso l'attuazione di un programma informatico.

Il ministro ha anche messo in guardia dalle eccessive aspettative sollevate dai parchi: «Possono dare un contributo alla soluzione dei problemi occupazionali delle aree interne, ma non possono risolvere tutti i problemi sociali ed economici». E il parco del Pollino può diventare esempio di sperimentazioni di progetti a patto che si doti degli strumenti necessari.

Centocinquanta miliardi per realizzare parchi e campi sportivi a Secondigliano e Pianura

Napoli risana le sue periferie

DALLA NOSTRA REDAZIONE
MARIO RICCIO

NAPOLI. Sull'ex discarica di Pianura, il mega-quartiere sorto abusivamente negli anni settanta per lo più per opera della camorra, sorge un parco pubblico attrezzato e un campo da golf. E qui che arriverà la fetta più consistente, 50 miliardi di lire dei 120 che il Comune ha destinato al piano di recupero delle periferie. Verranno risanate anche l'area orientale della città e, soprattutto, Secondigliano. Un intervento che consentirà di dare lavoro per tre anni a 1.440 disoccupati e, definitivamente, a 910 giovani. La novità però è che questa volta non ci saranno fondi della Regione o del Governo. La cifra per realizzare le opere sarà infatti prelevata dai duecento miliardi di avanzo del bilancio comunale '95.

«Di episodi come questo si nutre un vero federalismo, altro che assistenzialismo», ha affermato il sindaco Antonio Bassolino.

Il piano per risanare le periferie della città è stato approvato, all'una-

nimità, dal consiglio comunale. Nel quartiere Pianura per oltre 25 anni ha funzionato la discarica dei rifiuti provenienti dal capoluogo e da molti comuni della provincia. Sui suoli della cava chiusa dal prossimo mese di gennaio dovrebbero trovare posto un campo da golf a 18 buche (il primo in Campania), campi di calcio e di tennis, ed altre attrezzature sportive. Per la realizzazione di queste opere saranno spesi 20 miliardi e lavoreranno almeno 300 persone. Altri 50 posti di lavoro sono previsti per la gestione degli impianti. I cantieri si apriranno a maggio '97. «Uno dei punti qualificanti del piano per risanare Pianura è quello che prevede l'utilizzo di dieci cooperative di servizi formate esclusivamente da giovani disoccupati, che gestiranno le attrezzature una volta ultimate sui suoli dell'ex discarica», ha promesso il sindaco Bassolino.

Nel progetto si dà inoltre spazio allo sviluppo economico del quartie-

re. Sarà infatti ampliata l'area attrezzata esistente per l'insediamento di piccole industrie e aziende artigianali, che daranno lavoro a 180 giovani nei 2 anni di realizzazione e a 420 a pieno regime. L'area interessata dal progetto raggiungerà così i 20 ettari di estensione. Il costo di questa operazione dovrebbe aggirarsi intorno ai 20 miliardi di lire.

Pianura è una città nella città, costruita senza alcun criterio urbanistico. All'ultimo censimento erano ottantamila gli abitanti costretti a vivere in un posto dove manca di tutto: teatro, cinema, ambulatorio Asl, impianti sportivi, ospedale, commissariato di pubblica sicurezza. Il piano comunale quindi prevede la risistemazione della zona destinata al commercio ambulante e quella dei parcheggi. Infine, è previsto l'interamento della ferrovia Circumflegrea (collega il centro di Napoli e i comuni della fascia flegrea) con la realizzazione di una stazione in località Pisani, proprio di fronte all'ex discarica.

La delibera approvata dal consiglio comunale destina cinquanta miliardi di lire anche per la zona orientale della città (Barra, Ponticelli e San Giovanni a Teduccio), mentre per il quartiere Secondigliano andranno i restanti 20 miliardi.

Il sindaco ha poi affermato: «La decisione assunta hanno una grande rilevanza per due motivi. In primo luogo, con duecento miliardi di investimenti, finalizzati a progetti di riqualificazione delle periferie, si completa e si rende più chiaro il progetto di rinascita dell'intera città. Così, oltre al centro - ha continuato Bassolino - anche le periferie saranno interessate da piani di rilancio economico e produttivo».

Infine, il sindaco di Napoli ha sottolineato una novità di non poco conto: «Questi progetti sono finanziati con soldi «nostri», del bilancio del Comune di Napoli e cofinanziati, direttamente, dall'Unione europea. Insomma, non attingeremo - ha fatto presente il primo cittadino - alle casse della Regione e dello Stato».