

◆ **Verso l'abolizione della «super»**  
L'81% dei veicoli senza problemi  
Elenco dei modelli da adeguare

◆ **Contributo di 800mila lire a chi**  
converte il motore a metano o Gpl  
Dal 2001 l'additivo vegetale Etbe

## Benzina verde «si può» Poche le auto a rischio Vecchie vetture, demolizione a costo zero

MILANO Dopo tanti allarmi e patemi d'animo, quasi tutti gli automobilisti italiani in possesso di vetture non catalizzate possono dormire sogni tranquilli. Il parco delle cosiddette «vecchie carrette» da eliminare si riduce all'osso. E il governo, per la «transizione» alla benzina verde per tutte le auto, intende introdurre incentivi alla demolizione, nonché per la conversione a metano o gpl. «Stiamo facendo un accordo con i rottamatori - ha detto Ronchi - per far sì che chi voglia rottamare un'auto molto vecchia (immatricolata prima del 1984, ndr) lo possa fare a costo zero», grazie a un contributo diretto al demolitore di 200.000 lire. Di 800 mila lire, invece, il contributo per la conversione a gas delle auto non catalizzate antecedenti al '92. In questo caso il provvedimento scatta in giugno, quando verrà approvato il collegato fiscale alla Finanziaria.

L'81% delle auto a benzina circolanti (pari a 21.800.000 unità) può utilizzare la benzina verde senza alcun accorgimento. Di queste, 9,5 milioni sono auto non catalizzate: 1.940.000 necessitano di «adeguamenti di lieve entità». Del restante 12% (calcolando le

verifiche sulle auto demolite o abbandonate) per 1.100.000, ha detto Bersani, ci vogliono «interventi più consistenti».

Per aiutare gli utenti che da qui al 1° gennaio 2002 (quando la benzina super sarà abolita) dovranno adeguare i motori delle loro vetture, agli Uffici provinciali della motorizzazione, nelle 4000 officine autorizzate per la revisione, dai concessionari di auto e sul sito internet del ministero dei Trasporti si può reperire l'elenco di tutte le auto che - suddivise per marca, codice di motore e modello - possono utilizzare benzina verde con o senza interventi di adeguamento. Ciascuna vettura è contrassegnata da una lettera: A non serve alcun intervento; B sono necessari interventi lievi eseguibili in officine di assistenza qualificate; C servono interventi importanti e additivi.

La speranza del Governo, come ha spiegato il ministro dell'Ambiente, è che la cifra di 1.100.000 auto si riduca ulteriormente a «qualche centinaio di migliaia di auto», infatti si tratta per lo più di auto immatricolate prima dell'84. Il passaggio generale alla benzina verde, ha sottolineato, porterà a benefici immediati sul fronte dei

prezzi. La «verde» costa 90 lire in meno. Se si calcola il risparmio sulla platea delle auto non catalizzate, circa il 31% del circolante, questo vale circa 30 lire sul totale delle auto «più della riduzione di 10 lire al litro dell'ultimo intervento di defiscalizzazione» del pacchetto anti-inflazione.

Per il reperimento degli additivi sul mercato non ci sono problemi. Secondo quanto annunciato da Ronchi (e subito salutato con favore da Coldiretti e Confagricoltura) a partire dal prossimo anno i distributori italiani venderanno la benzina «vegetale» additivata con l'Etbe. «Prevediamo una produzione di Etbe pari a 300.000 tonnellate l'anno - ha detto Ronchi - che dovranno man mano sostituire l'Mtbe nelle benzine con costi previsti di 150 miliardi l'anno». Un regolamento ad hoc stabilirà il meccanismo degli incentivi che dovranno essere dati per coprire i costi maggiori della produzione. L'Etbe, infatti, costa 800 lire al litro in più del tradizionale Mtbe. Ronchi però sottolinea come l'Etbe, essendo un additivo vegetale potrà giovare all'ambiente con emissioni ridotte di ossido di carbonio, CO2 e benzene. R.D.

L'ESPERTO

## «Ci siamo lasciati influenzare dagli Usa»

ROSSELLA DALLO

MILANO Etil ter-Butil-Etere. In sigla Etbe. Si tratta di un etere terziario o, in parole più comprensibili, di un combustibile ossigenato (cioè che contiene molecole di ossigeno) ricavato dai cereali. Come ci spiega l'ingegnere Enrico De Vita, responsabile del settore auto per il Movimento Consumatori e con una lunga carriera giornalistica a «Quattroruote», l'Etbe è mescolabile con benzina e acqua, ha un alto numero di ottano superiore a 100, che lo rende un buon antidetonante, proprio come l'Mtbe e il piombo. Marispetta quest'ultimo, di Etbe ce ne vuole una quantità cento volte superiore per ottenere lo stesso effetto. Nel confronto con l'Mtbe - altro ossigenato derivato però dal metano e quindi dal metano -, ha lo svantaggio di costare 4 volte più, e di avere un'efficacia motoristica inferiore. Dunque anche un effetto

di contenimento delle emissioni di idrocarburi (anche benzene) e CO minore rispetto all'Mtbe. Tant'è che alcuni anni fa in Italia due grandi aziende petrolifere hanno provato a immettere l'Etbe sul nostro mercato. Non se ne è fatto più nulla.

Perché allora oggi torna in auge e lo si preferisce al prodotto «cugino»? Il timore di De Vita è che ci si sia lasciati influenzare dall'onda americana. L'additivo al metano lo infatti negli Usa gode di pessima fama, soprattutto da quando lo scorso gennaio è stato accusato di avere inquinato centomila pozzi. Subito si è urlato alla messa al bando del «terribile tossico», peraltro già gravato di un serio sospetto (del quale De Vita non è molto convinto) di essere cancerogeno. Meglio dunque un pro-

dotto assolutamente naturale come l'Etbe, derivato puramente agricolo per il quale bastano grandi coltivazioni di girasole e un po' di industrie di trasformazione. Il passaggio è logico. Ma non è detto che sia altrettanto giustificato. Sarà fantapolitica ma, come ci ricorda De Vita, è perlomeno strano che ciclicamente, da circa 20 anni, negli Stati Uniti si riproponga l'abolizione dell'Mtbe a ogni vigilia di elezione presidenziale. Non è invece strano, che a chiederla - come è puntualmente avvenuto

del mondo della notizia dei pozzi inquinati - sia la potente lobby dei latifondisti, che ha tutto l'interesse ad appoggiare il candidato Presidente che si presti ad incentivare l'olio combustibile da colture ce-

realicole. Ed essendo l'Etbe poco competitivo sotto il profilo dei prezzi rispetto all'Mtbe, occorre che questo compaia.

Quanto poi al fatto che l'Etbe «potrà giovare all'ambiente con emissioni ridotte di ossido di carbonio, CO2 e benzene», Enrico De Vita è di tutt'altra opinione. Innanzitutto perché «è falso che riduca le emissioni di anidride carbonica», e spiega che un litro di olio da friggere (tipo quello di girasole da cui si ricava l'Etbe) produce lo stesso CO2 di un litro di gasolio. Inoltre, perché per produrre 300mila tonnellate di Etbe bisogna creare mega-coltivazioni, magari eliminando parti di boschi. Con due effetti negativi: la sparizione di alberi che per tutto l'anno assorbono anidride carbonica, contro un effetto solamente stagionale (la maturazione del cereale); e l'inevitabile uso di grandi quantità di gasolio per muovere le macchine agricole e per i fertilizzanti, che sono di derivazione petrolifera.



Coda di auto davanti ad una stazione di servizio

Bianchi/Ansa

## Censis, 100 anni di crescita italiana Un viaggio dall'analfabetismo alla navigazione su Internet

ROMA Non più le guerre, le scoperte, le invenzioni, ma le statistiche, i diagrammi e le tabelle che disegnano i cambiamenti della struttura sociale ed economica del nostro Paese. È la storia d'Italia dal 1901 al 2000 come viene scritta dal Censis.

Nel rapporto, che è stato diffuso ieri, si fotografa l'Italia di inizio secolo, contadina, analfabeta, con famiglie molto numerose, che spendevano più della metà dei loro guadagni per nutrirsi, e via via l'industrializzazione, la nascita delle metropoli, l'invecchiamento progressivo della popolazione, per affermare che oggi, «dopo un confuso decennio di stanche, si ripropongono sfide ed opportunità proprio come agli inizi del '900. Tornare a guardare il mondo non da emigranti ma

da protagonisti; uscire dall'analfabetismo, questa volta non della scrittura e della lettura, ma adesso dell'informatica e del web; non considerare l'accresciuto peso dell'«aging population» come sovrappopolazione, ma dare nuovo senso al rapporto tra le varie generazioni».

La storia scritta dal Censis, racconta un'Italia all'inizio del secolo dove i due terzi della forza lavoro è impiegata nelle campagne, solo 13 comuni hanno oltre 100mila abitanti, l'unica grande città è Napoli, il nord ha il 45 per cento della popolazione, le famiglie hanno tre-quattro figli e spendono il 65 per cento dei guadagni per nutrirsi, è analfabeta la metà della popolazione. Nei primi dieci anni lasciano questo paese 600mila italiani ogni anno.

Tra il 1950 ed il 1970, il prodotto cresce di poco meno del sei per cento l'anno e l'occupazione di oltre il 17 per cento; in quindici anni ('50-'65) Milano e Torino raddoppiano i residenti, Roma ha un milione di abitanti in più; diplomati e laureati raddoppiano. Nell'ultimo decennio del secolo, il tasso di sviluppo si attesta attorno all'un per cento «lontani dalle pur rallentate economie europee - scrive il Censis -. La vicacità dello sviluppo continua ad interessare sistemi che riescono a mutare lo scenario regolativo e comportamentale». E l'occupazione, di pari passo, che tra il '61 ed il '91 era cresciuta dell'8,8%, si stabilizza; esplose il terziario che raggiunge i cinque milioni di addetti; si avvia il «tendenziale inesorabile incremento» della disoc-

cupazione.

Al nuovo secolo si affaccia un'Italia in cui operano tre volte più imprese che cinquant'anni fa ma è pressoché immutato il numero di coloro che vi sono impiegati. La spesa delle famiglie è per oltre il 60 per cento destinata non più all'alimentazione né alla casa, ma a «altri beni e servizi». Gli ultrasessantenni sono il 24,5 della popolazione mentre i giovani sotto i 14 anni costituiscono appena il 14,3 per cento (nel 1901 erano rispettivamente il 9,6 ed il 34,4 per cento). Infine, il capitolo della criminalità: dal 1900 al 2000 i reati denunciati sono passati da 814.528 a circa due milioni e mezzo mentre i condannati da 180mila a 300mila; i detenuti, strano ma vero, da 46mila a 50 mila.

## Pubblica amministrazione, D'Alema s'impegna per le pari opportunità

ROMA Impegno formale del Presidente del Consiglio, Massimo D'Alema, per le pari opportunità uomo-donna nella pubblica amministrazione: chiederà a tutti i ministri di essere informato sul quadro delle nomine previste per i prossimi quattro mesi e per ciascuna di esse, ministero per ministero, saranno valutate candidature femminili. L'iniziativa del premier è stata resa nota dal ministro per le pari opportunità Laura Balbo che, alla presentazione del monitoraggio delle carriere nella pubblica amministrazione, ha ricordato che lo scorso anno su 110 nomine effettuate dal Consiglio dei ministri solo 7 hanno riguardato donne e per incarichi meno rilevanti. «Questo vuol dire - ha sottolineato Balbo - che nessuna donna nel '99 è stata ritenuta idonea. Quello delle nomine è ormai il settore

più arretrato e simbolicamente il più negativo». Secondo la Balbo, le cose stanno cambiando e del resto si procede sempre per piccoli passi». Alle prossime regionali, secondo il ministro, le donne hanno pochissima possibilità di essere elette. «Sto contattando i presidenti regionali candidati - ha detto - per sensibilizzarli sulle scelte. Eppure, andando in giro vedo che le donne sono agguerrite e pronte per assumere ruoli importanti».

L'indagine del ministero ha comunque confermato che i luoghi delle decisioni pubbliche «sono ancora prevalentemente occupati da uomini». Se dici le amministrazioni «indagate» (Presidenza del Consiglio più 15 ministeri). Le donne nella pubblica amministrazione sono in crescita: dal 43,8% del 1994 al 46,4% del 1999. Le dirigenti sono il 22,9% (contro il

18,1%) e le dirigenti di prima fascia (dirigenti generali) il 14,2% (contro il 5,6%). Differenti le azioni fra i singoli ministeri. Risultano promossi (con una presenza superiore al 25% di donne dirigenti), i ministeri degli affari esteri, dei beni culturali, dell'interior, della pubblica istruzione e della Presidenza del Consiglio. Boccianti (donne dirigenti inferiori al 25%) i ministeri della comunicazione, della difesa, delle finanze, dell'industria, dei lavori pubblici, delle politiche agricole. Nei primi, il tasso di femminilizzazione è superiore al 45%; nei secondi inferiore al 45%.

Un gruppo di amministrazioni centrali si colloca a metà fra questi due e per questo è stato rimandato: sono i ministeri per il commercio estero, del bilancio, della giustizia, del lavoro e dell'ambiente.

SEQUE DALLA PRIMA

## LE CITTÀ SI POSSONO...

Oppure, per fare un esempio diverso (ma non di rado convergente) possiamo citare chi ritiene, almeno per quanto riguarda Roma, che il principale valore da tutelare sia nel patrimonio archeologico, specialmente se ancora da scavare. E potremmo forse dissentire? Non ho richiamato che due tra le posizioni più diffuse, in sé ineccepibili, se non fossero troppo spesso accompagnate dalla tendenza alla loro assottigliamento e dal rifiuto di ogni mediazione con tutte le altre variabili in gioco nella gestione urbana; incorrendo così in un vizio assai diffuso nella cultura e negli apparati istituzionali italiani: l'inclinazione ad un approccio parziale, settoriale, che semplifica i problemi complessi ed evita i grandi sforzi dello studio attento e del confronto tra dati non omogenei; o, in altre parole, rinuncia alla progettualità. Laddove è proprio e solo in una lettura integrata e progettuale della città, assun-

ta come macrosistema complesso, che l'organismo urbano rivela i suoi meccanismi genealogici strutturali e i suoi valori storici attuali, le sue zone di qualità stabilizzata da conservare e i suoi spazi problematici e in evoluzione, sia nel costruito che nei suoi vuoti o nell'incompletezza e negli strappi dei tessuti edilizi. Bisogna invece convincersi che il senso dei luoghi urbani, ad esempio di un percorso, non dipende dal mezzo viabilistico usato o da usare; così come, del resto, non si qualifica solo nella caratterizzazione dei suoi spazi, dei suoi monumenti, del verde. Dipende bensì da tutto questo ma, soprattutto, dal rapporto del contesto urbano con le dinamiche fisiche e sociali che lo hanno investito e conformato nel tempo; e che sono tuttora attive insieme ai valori della memoria e all'investimento simbolico collettivo che si di esso, nel tempo, si è depositato.

La pedonalizzazione non va intesa, quindi, come un principio di per sé positivo per il solo suo opporsi all'automobile, assunto - ma in una visione manichea - come fattore negativo per antonomasia. Essa è certamente

un provvedimento urbanistico positivo e raccomandabile, se agisce all'interno di una gestione urbana equilibrata, capace di integrare i vari modi d'uso della città, compresi quelli veloci, individuali o collettivi, coerentemente all'estrema varietà che la storia stessa, antica e recente, ha conferito all'organismo cittadino, dotandolo delle sue qualità e valori più autentici. Quest'ultimi, infatti, se è vero che talora si riscontrano nella caratterizzazione separata delle funzioni e nella specializzazione omogenea di alcune strutture urbane, più spesso, invece - ed è il senso della città contemporanea (ma non di rado anche quello della città storica) -, vanno riconosciuti proprio nell'integrazione, nell'avventuroso intreccio, nella convivenza densa di relazioni tra funzioni e forme di diversa matrice, che nel loro interrelarsi ci trasmettono il senso della storia e la vitalità mutevole dell'ambiente della vita umana. E forse sempre vero, ad esempio, che un percorso veloce che attraversa un parco - come potrà essere a Roma la nuova tangenziale sud, che taglierà il parco dell'Appia Antica - debba essere

considerato un elemento urbano negativo da nascondere sotto terra? E se, invece di un costoso e angosciante tunnel di sei chilometri, si studierà una accurata e funzionalmente ineccepibile integrazione del percorso veloce con il parco, articolata in modo da stabilire un giustissimo rapporto di fruizione panoramica? Certo, il problema non è semplice; ma perché dovrebbe esserlo? Occorrerà - e perché no? - un accuratissimo progetto intersettoriale. Ma non è ora di respingere le aride scorciatoie settoriali e di riaprire a una progettazione urbana di grande respiro? E viene subito in mente la questione delle questioni che, a Roma, è quella dell'Area Archeologica Centrale, con il suo naturale e storico prolungarsi: verso i Castelli, con l'Appia Antica, e verso il mare, con la Colonna.

Questo settore di Roma non può che essere considerato strategico, nel nuovo piano regolatore: ma la discussione sul «che fare», da vent'anni si avvita su posizioni ideologiche contrapposte e su singoli aspetti parziali, avvisi da una visione complessiva. Tipiche sono le ben note que-

relles sul destino della ex via dell'Impero o quella sulla estensione e le modalità della campagna discaricologica.

Anche qui, però, è del tutto evidente a chi ragiona, in termini di qualità urbana complessiva e integrata - cioè di qualità urbana tout court - che ciò che occorre, e che gli uffici del Piano sono impegnati a fare, è avviare un processo di analisi e di progettualità portato sul problema urbano, assunto nella sua autentica natura plurale ed intersettoriale, entro il quale un problema urbano, quale è per eccellenza quello dei Fori Imperiali, sia affrontato a una scala sufficientemente ampia da comprendere il contesto territoriale in cui hanno effetto i fenomeni interessanti quella che è un'area urbana tra le più significative del mondo.

Solo a questi livelli, gli auspici di provvedimenti di pedonalizzazione e ogni altro tipo di fruizione viabilistica o stanziale, così come le iniziative di valorizzazione archeologica e monumentale, potranno trovare il loro giusto luogo e ruolo, in una nuova e più condivisa progettualità urbana.

MARIO MANIERI ELIA

Con grandissimo dolore Loredana e Giancarlo si siedono con affetto ai loro cari per la perdita dell'ignoto fratello.

ELIO GIANCOTTIS

Adriana Buffardi, Fiorella Faninelli, Vittoria Gallina, Filippo Ottone, Roberto Pettegnello, Giorgio Sciotto, Massimo Tognolini, Dario Missaglia e tante compagne e tanti compagni che hanno vissuto un periodo significativo della Cgil Scuola, ricordano con grande affetto lo straordinario impegno e la generosa amicizia di

SERENA TIELLA

Roma, 23 marzo 2000

Gli amici ed i compagni di sempre si stringono in affettuoso abbraccio a Maria Teresa e Manuela nel momento del dolore per la scomparsa di

UMBRO LORENZINI

Lo ricordano per la passione e l'intelligenza, per quanto ha dato nell'intera vita alla crescita allo sviluppo della sua Bologna. Aureliana Alberici, Ezio Antonioni, Aldo Bacchiocchi, Carla Maria e Ada Badini, Dino Bergonzoni, Giorgio Bonetti, Felicia Bottino, Giuseppe e Gloria Campos Venuti, Angelo Capparini, Federico Castellucci, Pier Luigi e Franca Cenellati, Guido e Geppi Fanti, Giancarlo e Isella Ferri, Sergio Fiorelli, Giorgio Ghezzi, Antonio La Forgia, Eustachio Lo Perfido, Adriana Lodi, Virginio Marabini, Giuseppe Mazzetti, Fulvio Medini, Sergio Montanari, Luigi Omicini, Francesco Piccone, Renzo Riccardi, Armando Sarti, Dante Stefani, Ettore Tarozzi, Franco e Angela Tassinari, Giancarlo Tesini, Adamo Vecchi, Vittorio Vezzali, Renato Zangheri.

È mancato all'affetto dei suoi cari

AMELIO CAPPONI

Ne danno il triste annuncio la moglie Maria, i nipoti Catia, Giovanna, Giuseppe e parenti tutti. La S. Messa sarà celebrata oggi alle ore 14,15 nella Chiesa S. Paolo di Ravone.

Bologna, 23 marzo 2000

Adunano dalla scomparsa del compagno

ALBINO GENOVA

(Bino)

i familiari lo ricordano con immutato affetto. Pianezza, 23 marzo 2000.

## ACCETTAZIONE NECROLOGIE

DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ

dalle ore 9 alle 17

TELEFONANDO AL NUMERO VERDE

800-865021

OPPURE INVANDO UN FAX AL NUMERO

06/69922588

IL SABATO, E I FESTIVI

dalle ore 15 alle 18,

LA DOMENICA

dalle 17 alle 19

TELEFONANDO AL NUMERO VERDE

800-865020

OPPURE INVANDO UN FAX AL NUMERO

06/69996465

