

Nedo Canetti

In serata l'ok definitivo del Consiglio dei ministri: dal 2003 patente a punti, patentino per il motorino e nuovi limiti di velocità

Sprint di Lunardi per approvare i 150 all'ora

ROMA Governo in affanno sul codice della strada, con ennesima figuraccia. Un'altra prova di «casualità e pressapochismo», come ha segnalato Ermete Realacci. Lanciato con «grande barabanda pubblicitario-mediatica», come ha ricordato il senatore della Margherita, Mauro Fabris, vice presidente della commissione Trasporti di Palazzo Madama, il documento forte di ben 240 articoli iniziali, poi ridotti dal governo a 83, ha percorso tra lunedì e ieri più volte il tragitto Parlamento-Consiglio dei ministri, perdendo via via pezzi, sino a ridursi a 18 articoli (tutte le norme stralciate faranno parte di altri provvedimenti) annuncia un comunicato di Palazzo Chigi. Cambia cambia, l'importante era tenere in vita l'aumento del limite di velocità, e così è stato, con l'approvazione definitiva del testo a tarda sera.

L'affanno era determinato, oltre che dalle molte critiche sollevate sul testo, in entrambe le commissioni di Camera e Senato chia-

mate ad esprimere un parere obbligatorio sul decreto legislativo, dalla incombente (ieri sera a mezzanotte) scadenza della delega concessa al governo proprio per emanare il codice. Già il giorno prima. Il documento aveva visto brusca interruzione lunedì il suo cammino per la mancanza del numero legale al Senato. I parlamentari dell'Ulivo avevano duramente criticato la decisione dell'esecutivo di costringere il Parlamento ad esprimere un parere su un così ponderoso e delicato provvedimento in 48 ore (ha commentato la senatrice verde Luana Zanella). Da qui la richiesta di asciugare il testo, riducendolo all'osso. Il vice presidente dei ds al Senato, Antonello Falomi aveva proposto di approvare esclusivamente le parti sulla quale non c'era dissenso, rinviano il resto ad altro momento e ad altro testo.



Il governo ha recepito la proposta di un articolato molto più leggero, ma ha mantenuto nel testo proprio le norme (aumento del limite di velocità a 150 Km orari) più contestate e su alcune delle quali ieri si erano appuntate le critiche anche del governo francese che ha bollato come «deplorevole» e «aberrante» la norma sui limiti di velocità e lamentato il mancato raccordo europeo. Non solo, ma l'ultimo parto del governo, che ha deciso tutto in meno di un quarto d'ora, è diventato una sorta di pasticciaccio «collage» di norme vecchie e nuove che, come sostiene Paolo Brutti, capogruppo diessino in commissione Lavori pubblici del Senato, «invece di fare chiarezza, crea confusione e caos». «Peggio la toppa del buco» incalza Fabris.

In serata, le commissioni dei

due rami del Parlamento hanno ripreso l'esame del nuovo testo. L'Ulivo ha duramente contrastato l'approvazione del nuovo testo che, come scritto in un comunicato congiunto dei capigruppo in commissione Brutti, Fabris e Anna Donati (Verdi), viene considerato frutto «del caos che vigono nel governo e nella maggioranza, tali da stravolgere completamente il senso di un codice che doveva, e non fa, la sicurezza: il risultato? Contraddizioni, meno sicurezza, nessun controllo».

«Il centrosinistra - ha annunciato Brutti - ha fatto ostruzionismo per salvaguardare la sicurezza nelle strade e non avallare le norme contraddittorie che l'esecutivo propone».

La maggioranza ha però tirato dritto. Nel tardo pomeriggio è arrivato il sì a maggioranza della commissione della Camera che ha, comunque, chiesto al governo di voler esaminare anche i futuri decreti. E in serata è arrivato anche il sì del Senato, entro il limite di mezzanotte, il che ha consentito al Consiglio dei ministri il varo definitivo del governo.

Smog, fuori norma tutte le città d'Italia

Legambiente: per risolvere il problema dell'inquinamento lo stop alle auto dovrebbe durare mesi

Anna Maria De Luca

ROMA Il treno verde di Legambiente è partito ieri sotto il segno negativo di allarmanti dati sull'inquinamento: nessuna città italiana è in regola e molti Comuni non sono in grado di misurare il proprio livello di inquinamento. La normativa europea, che doveva essere recepita da tutti gli stati membri entro il 19 luglio del 2001, prevede che il limite di 50mg al metro cubo di polveri sottili, in media giornaliera, non possa essere superato più di 35 volte nel corso dell'anno. Legambiente ha monitorato quanti sono i giorni, nel corso di un anno, in cui le polveri sospese nelle nostre città superano la soglia di allarme sanitario. Altro che 35! Sono 239 i giorni di emergenza a Torino, 234 a Genova, 169 a Bologna. Nelle tre città in vetta alla classifica nera, i sindaci per rendere l'aria quantomeno respirabile, dovrebbero costringere gli abitanti a scordarsi l'automobile per otto mesi all'anno. Contrariamente a quanto si pensa, l'allarme del Pm10 non riguarda solo i grandi centri ma anche località di medie e piccole dimensioni. Seguono, infatti, nella classifica nera, Parma, Brescia e Frosinone, dove le targhe alterne si dovrebbero tradurre in sei mesi di libera circolazione e sei mesi di auto in garage.

Gli abitanti di Roma, Ravenna, Firenze, Perugia, Alessandria e Ferrara dovrebbero non prendere l'auto per quattro mesi. Segue Milano, il capoluogo dove per primo è scattato l'allarme Pm10 ma che in realtà sta meglio di tutte quelle citate. La città in migliori condizioni è Pesaro, dove gli abitanti dovrebbero rinunciare all'auto solo per otto giorni all'anno.

L'indagine di Legambiente riguarda 103 capoluoghi di provincia, ma ben 64 non sono stati in grado di fornire il dato richiesto. «Non tutti i Comuni - ha commentato il ministro dell'Ambiente - sono dotati di centraline idonee a misurare con esattezza il livello di polveri sottili e in molti casi, come a Milano, i valori registrati sarebbero sottostimati nell'ordine del 20-30 per cento». Ribatte Legambiente: «Ci sono sindaci che ignorano costantemente i dati che le centraline gli forniscono, altri che non le hanno o non le fanno funzionare». Ma come si è arrivati a questo punto? «All'ipotesi di città quasi completamente chiuse al traffico per inquinamento - risponde Legambiente - si è arrivati per l'incapacità, la pigrizia e l'irresponsabilità dei sindaci che invece di pianificare interventi per ridurre il traffico privato, potenziare il trasporto pubblico hanno assecondato la tendenza di città sempre più trafficcate, inquinate e assordate».

I sindaci appaiono come i medici che hanno di fronte dei pazienti con il raffreddore ma aspettano che si ammali di polmonite prima di prescrivere una medicina. La cosa grave è che in alcuni casi, come a Torino e Bari, non mettono mano al ricettario nemmeno in queste occasioni. E certo la strada intrapresa dal Governo non è quella di una diminuzione del traffico. Il piano Lunardi-Berlusconi destina il 60% degli investimenti previsti per il triennio

2002-2004 a strade e autostrade, mentre alle ferrovie va solo il 27%, concentrato per altro in interventi legati quasi esclusivamente all'alta velocità. Ormai le morti legate allo smog possono essere considerati veri e propri omicidi bianchi, è indiscutibile, infatti la reazione che esiste tra inquinamento e salute. Bloccare il traffico può essere necessario, ma le nostre città hanno bisogno ben d'altro. Bisogna rendere più veloci e frequenti le corse degli autobus e incentivare l'uso dei sistemi alternativi di mobilità, dal car sharing all'auto in multiproprietà, fino ai vicini alimentati con tecno, logie più moderne e pulite».

Di tutto questo si parlerà nei due mesi di viaggio sul treno verde giunto ieri alla sua quattordicesima edizione, quest'anno con un compagno di viaggio in più: il Cobat. Nelle 1700 ore di analisi su inquinamento atmosferico ed acustico, oltre al tradizionale programma scientifico, gli esperti di Legambiente lavoreranno in particolare modo sul rilevamento del Pm10, del benzene e degli Ipa e sulla conferma della relazione inquinamento - malattie cardiovascolari e insorgenze tumorali.



LE POLVERI NELLE CITTÀ

I valori sono riferiti al superamento di 50 mg/mc (microgrammi per metro cubo) nelle 24 ore

	Valore max*	Media**		Valore max*	Media**
Torino	264	239	Palermo	112	66
Genova	234	234	Pisa	64	64
Frosinone	188	188	Rimini	55	55
Brescia	180	180	La Spezia	86	53
Parma	178	178	Caltanissetta	49	49
Bologna	168	168	Bari	98	40
Piacenza	143	143	Messina	44	38
Pescara	194	143	Novara	50	37
Ferrara	127	127	Treviso	36	36
Alessandria	121	121	Lucca	33	33
Perugia	117	117	Agrigento	78	31
Ravenna	119	117	Biella	28	28
Firenze	151	116	Trieste	28	28
Roma	219	112	Latina	43	22
Modena	162	107	Lecco	21	21
Milano	108	105	Arezzo	12	12
Sondrio	102	102	Pesaro	8	8
Aosta	86	86			
Prato	149	81			
Cremona	75	75			
Bergamo	66	72			
Forlì	71	71			

Legenda: a) numero di giorni in cui è stata superata la media di 50mg/m3 nell'arco delle 24 ore nella centralina più inquinata; b) numero di giorni in cui è stata superata la media di 50mg/m3 nell'arco delle 24 ore - media di tutte le centraline presenti nel comune
 FONTE: Ecosistema Urbano Legambiente '01

Anna Maria De Luca

ROMA Euro incentivi per l'acquisto di eco motorini e concessioni edilizie vincolate ai parcheggi. Il governo cerca una soluzione al problema dell'inquinamento atmosferico. Il ministro Matteoli l'ha trovata: è una legge che già esiste ed è applicata da tempo a Roma e Milano. Il responsabile della Salute propone un super ticket per accedere al centro delle città. Ieri il ministro dell'Ambiente ha spiegato meglio il suo pacchetto-antismog. «Bisogna lavorare insieme - ha detto - ministro, Regioni e Comuni. È in via di predisposizione un accordo di programma con i produttori per incentivare l'acquisto di cinquantina a basse emissioni.

Sono disposto a cercare soldi nel bilancio del ministero per questo obiettivo: si tratterebbe di concedere 150-200 Euro per l'acquisto di ogni mezzo: gli incentivi potrebbero salire ulteriormente nel caso di motorini super-ecologici. Ovviamente si può fare poco per i milioni di auto già in circolazione ma nel rilasciare nuove concessioni edilizie, i Comuni potrebbero dare l'ok solo se sono previsti anche i parcheggi. Un'esperienza del genere è stata fatta a Roma».

Il ministro ha poi ricordato che «entro il prossimo 31 gennaio i 23 Comuni con più di 150.000 abitanti devono predisporre il Rapporto sulla qualità dell'aria relativo al 2001, che deve contenere le misure che si intendono adottare per abbattere gli inquinanti fuori norma. In questo, un ruolo im-

Neve e gelate, due morti per il ghiaccio sulle strade

ROMA Non arretra l'inverno e così neve e gelo. Ma l'altra faccia delle romantiche immagini di Venezia o del Vesuvio ammantati di bianco sono le difficoltà nella circolazione, i morti in incidenti stradali - almeno due a causa del ghiaccio. In Basilicata le difficoltà sono cominciate fin dalla scorsa notte: nell'area dello svincolo di Balvano (Pz) alcuni autocarri, slittati sulla neve, hanno bloccato la circolazione. A Subiaco gli abitanti si sono svegliati sotto la neve. In Puglia le zone maggiormente colpite sono state quelle del Subappennino

Dauno e del Gargano dove la neve ha raggiunto anche i venti centimetri. In Calabria è tornato a nevicare in provincia di Cosenza, ma non sulla Sila. In Irpinia la neve ha raggiunto anche i 30-40 centimetri. In quasi tutti i comuni del comprensorio del Vallo di Diano, nel Salernitano, è stata disposta dalle amministrazioni comunali la chiusura delle scuole per la massiccia presenza di neve sulle strade. E a nel Sannio il ghiaccio che si è formato su moltissime strade della provincia ha provocato anche la morte di una persona.

Lombardia

Continua l'allarme domenica nuovo stop

MILANO Inquinamento? Non è mai finita. La situazione è migliorata, dopo il blocco di domenica scorsa e in virtù di qualche lieve brezza, tanto è vero che oggi si cirolerà liberamente a Milano e che il sindaco di Cremona, Paolo Bodini, ha revocato lo stop a oltranza nella sua città, ma altre nubi si addensano, non nubi meteorologiche, però, perché il tempo sembra rimanere stabilmente sereno sul cielo di Lombardia e anche la perturbazione annunciata per domenica prossima si prevede assai debole e rapida, mentre il freddo continua con temperatura anche di sei sette gradi al di sotto della media stagionale. La circolazione atmosferica prevista per i prossimi sette giorni non modificherà il quadro attuale.

Le "nubi" riguardano ancora il traffico perché è probabile un'altra domenica vietata. Lo sapremo probabilmente oggi pomeriggio. I dati rilevati in queste ultime ore non lasciano infatti molte speranze sullo stato dell'aria nelle zone più densamente popolate della Lombardia. I valori delle polveri a Milano e in buona parte dei comuni in Lombardia sono rientrati sotto la soglia di allarme ma la situazione resta comunque critica, soprattutto a Como e Busto Arsizio (ai comuni "neri" si è aggiunto Treviglio, il cui sindaco ha già annunciato lo stop per domenica).

A Milano, le centraline hanno mostrato ieri valori attorno ai 50 microgrammi per metro cubo (soglia di attenzione): Juvara 51, Verziere 49, Limite 55, Vimercate 47. Valori più alti, spesso superiori all'allarme (75 microgrammi per metro cubo) nelle centraline di Como (63), Busto Arsizio (113), Meda (84). I tecnici della Regione Lom-

bardia continuano quindi a monitorare e tenere sotto stretto controllo l'evoluzione della presenza di inquinanti nelle zone critiche del territorio regionale, anche per valutare l'eventualità, probabile, di un blocco per domenica prossima. È stato proprio il presidente della Regione Lombardia Formigoni ad avvertire: «Credo dobbiamo rassegnarci ad una nuova fermata totale del traffico domenica prossima. Infatti, nonostante il provvedimento di domenica scorsa abbia funzionato bene, grazie anche alla collaborazione dei cittadini, le condizioni climatiche rimangono terribili».

Formigoni ha presentato anche la sua ricetta antismog: i risultati migliori nella lotta all'inquinamento atmosferico si otterrebbero «adottando misure come l'utilizzo di auto elettriche e di carburanti alternativi». E ha apprezzato l'idea che le licenze edilizie si possano concedere solo se vi è idonea previsione di parcheggi. Ma nessun riferimento invece a politiche urbane che servano a liberare i centri più assediati dal traffico e provvedimenti di seria e programmata limitazione.

Da segnalare le ennesime proteste dei commercianti: ieri quelli di Brescia e di Cremona. Secondo l'associazione bresciana queste disposizioni sarebbero «discriminatorie nei confronti di operatori commerciali e cittadini del capoluogo rispetto a coloro che invece vivono e lavorano nei comuni dell'hinterland» in cui non è stato applicato il divieto di circolazione.

Però, aggiungono, allo stesso tempo, i controlli sarebbero stati insufficienti «favorendo conseguentemente i comportamenti scorretti dei soliti furbi».

Il ministro propone il divieto di licenza edilizia a chi non ha parcheggio. Come avviene a Roma e Milano. E Sirchia vuole il super ticket

La soluzione di Matteoli? Una legge che già c'è

portante spetterà anche alle Regioni. Proprio ieri la Conferenza unificata ha dato il via libera al decreto di recepimento della direttiva europea sulla qualità dell'aria, che fissa in 40 microgrammi/metro cubo l'obiettivo di qualità per le polveri (Pm10). Quanto ai blocchi delle auto, «di fronte a dati allarmanti, i sindaci non possono fare altro che prendere provvedimenti drastici, che però hanno un effetto solo sull'emergenza, mentre io ho l'obbligo di individuare soluzioni a lungo termine».

Tra queste il ministero ha segnalato alcuni decreti sulla mobilità che prevedono l'erogazione di circa 100 milioni di Euro per la conversione a metano e gpl, promozione del car sharing, diffusione dei mobility manager e per progetti di urbani che puntano

alla riduzione del traffico. Inoltre c'è il recente accordo di programma siglato con la Fiat e l'Unione petrolifera per la diffusione di mezzi a metano.

La ricetta di Matteoli è stata subito bocciata dal Wwf: «La disincentivazione proposta da Matteoli rischia di non mordere alla radice il problema, cioè l'eccessivo numero di veicoli circolanti e la carenza dei servizi di trasporto pubblico».

Dello stesso avviso i Verdi di Pecoraro Scania: «Il pacchetto è assolutamente inadeguato rispetto all'emergenza smog: è come svuotare il mare con un secchiello. Se la proposta di Matteoli per salvare la nostra aria e la nostra salute si limita ai motorini ecologici allora dobbiamo preoccuparci molto. Il Governo, approvando la legge Lu-

nardi, ha ipotizzato milioni di euro per costruire nuove strade: si tratta di una strategia precisa di sostegno alle auto. Invece di alimentare inutili polemiche sull'utilità del blocco del traffico nelle nostre città il ministro dell'Ambiente e l'Ance potrebbero usufruire dei fondi previsti anticipando la campagna Domeniche senza auto, prevista dal mese di marzo». Anche Legambiente critica le proposte di Matteoli: «Vincolare le concessioni edilizie alla realizzazione di un numero idoneo di parcheggi è un obbligo di legge da 35 anni. Le soluzioni da mettere in campo sono diverse, nuove, più urgenti: trasporto pubblico, corsie preferenziali, estensione delle isole pedonali e delle zone a traffico limitato, car-sharing, mobilità alternativa».