

“ Il governatore: nel 2005 in Lombardia avremo solo motori ibridi

Carlo Brambilla

MILANO Il «governatore» contro il «borgomastro»: Roberto Formigoni contro Gabriele Albertini. Un secolo addietro e due tipi così si sarebbero sicuramente sfidati in un duello all'ultimo sangue per risolvere una questione d'onore ormai insanabile. In tempi più moderni, il classico appuntamento all'alba dietro il convento dei Carmelitani Scalzi è stato sostituito da quotidiane e interminabili sfide a colpi di dichiarazioni sferzanti e derisorie. Uno contro l'altro da sempre e per sempre. La scena si apre sull'ultimo atto, quello di ieri. Formigoni: «Dal 2005 in Lombardia saranno immatricolati solo veicoli a motore ibrido, dal 2008 a idrogeno». Albertini: «Come sempre avviene quando si afferma una speranza, potrei dichiarare che la cosa migliore è il teletrasporto, però esso esiste solo nei film di Star Trek. In questo caso è positivo che si percorra una strada di strategia, più che non di affermazione, ma resta tutto il varco tra la bella proposta e la possibilità di realizzarla». Formigoni: «Ho ragione io, realizzo il piano chiedendo aiuto a Berlusconi in persona». Albertini: «È un'idea senz'altro interessante, una prospettiva da valutare. Indicare la speranza che la tecnologia risolva tutto questo è positivo, ma come sempre bisogna trovare le risorse e l'organizzazione per poterlo fare. Sostituire gli attuali mezzi con veicoli non inquinanti richiede capitali ingentissimi. Una cosa però si potrebbe fare da subito, ed era stata indicata nelle proposte del Comune alla Regione: una asseverazione sulla libertà di circolazione per le auto non catalizzate, che inquinano grosso modo dieci volte tanto quelle catalizzate. Un primo intervento di maggior rigore potrebbe già essere fatto su questi mezzi».

Improvvisamente sulla scena irrompe un terzo personaggio nei panni del «governatore» del Veneto, Giancarlo Galan. Che ironico chiosa: «Noi veniamo dalla campagna e siamo più modesti: nel 2005 comprenderemo le automobili che ci saranno. Ma che i veneti siano obbligati, nel 2005, a comprare quelle auto che dice Formigoni, credo proprio di poterlo escludere. Intanto Formigoni nelle more del procedimento ambientalista planetario di cui si occupa, mi risolve il problema di tutti gli inquinanti che mi molla nel Po dalla

Il presidente del Veneto: noi campagnoli comprenderemo le automobili che ci saranno

”

L'ambasciatore Usa Mel Sembler con Gabriele Albertini ieri durante l'inaugurazione di "Piazza Stati Uniti d'America" sopra un momento del blocco auto a Milano
Ansa



Il Nord di nuovo a targhe alterne

Trieste, Torino, Cremona, Padova. Il nord va nuovamente a targhe alterne per combattere l'inquinamento atmosferico. Trieste parte domani, fino a venerdì primo febbraio. La decisione è dell'amministrazione comunale del capoluogo giuliano che ha stabilito che da mercoledì, dalle ore 9 alle 18, nel centro cittadino potranno circolare esclusivamente le autovetture, i motocicli e ciclomotori con targhe pari. A Cremona il provvedimento vale da domani a sabato prossimo dalle 8 alle 20. Si partirà con l'autorizzazione a circolare solo per le vetture con targhe pari. Targhe alterne in città e nella cintura se il benzene supererà i valori limite. E la scelta del sindaco di Padova Giustina Destro con i primi cittadini delle realtà limitrofe, che hanno firmato un protocollo d'intesa riguardante il programma degli interventi antinquinamento. Il blocco potrà interessare principalmente i mezzi a gasolio e non catalizzati, compresi i motocicli a due tempi. Anche questa settimana ci saranno due giorni di traffico a targhe alterne, a Torino, domani e giovedì: lo prevede l'ordinanza firmata dal sindaco Sergio Chiamparino. Domani potranno circolare soltanto le auto con ultimo numero pari, giovedì quelle con l'ultima cifra dispari, ma le auto non catalitiche o con motori diesel non ecologici non potranno girare in entrambi i giorni, a prescindere dai numeri della targa.

Torna lo smog, la destra litiga su Star Trek

Nuovo scontro Formigoni-Albertini sulle auto ecologiche. Galan: pensino invece al Po

sua Regione, perché per dare ai polesani acqua buona da bere dovrò spendere alcune centinaia di miliardi per portargliela da Vicenza e Padova». Formigoni: «Galan non capisce niente, ma non voglio fare polemiche». Formigoni, Albertini, Galan: va ricordato che i tre appartengono tutti alla stessa famiglia elettorale che ha fissa di-

mora nella Casa delle Libertà.

Tornando ai due principali duellanti, la cronaca recente e passata la dice lunga sul fatto che il loro rapporto esuli dalla pura materia politico-amministrativa, da una diverso modo di affrontare le cose. veduta. Il fatto personale ormai domina incontrastato. Flashback sulla storia. Prima della Scala

2000. Albertini invita i ministri dell'Ulivo, secondo una prassi consolidata. Formigoni s'inalbera: «Caro sindaco hai sbagliato, io non ci vado con quelli». Successivamente Formigoni (non ancora scopertosi superecologista) taglia 30 miliardi di finanziamenti regionali all'Atm: «Non servono». Albertini: «Quello ci leva i viveri». E scatta il ricorso di Palazzo Marino al Tar avverso alla decisione del Pirellone.

Ormai tutto li divide e il duello continua. Capitolo prostituzione. Formigoni tuona: «Mai e poi mai, per questioni morali superiori, consentirò la riapertura delle

case chiuse». Albertini: «Bisogna togliere le prostitute dalla strada, sono favorevole ai quartieri a luci rosse».

Capitolo immigrazione extracomunitaria. Formigoni: «I flussi

Il borgomastro: potrei dichiarare che la soluzione migliore è il teletrasporto, però esiste solo nei film del dottor Spock

”

li regola la regione». Albertini: «Assolutamente no, spetta al Comune decidere gli ingressi sulla base dell'offerta di lavoro». Referendum sulla devolution chiesto da Bossi, che poi non verrà fatto. Formigoni: «Alle urne, alle urne. Tutti i lombardi alle urne».

Albertini: «Che roba è questo referendum? Costa 100 miliardi...quelli che io spendo per ristrutturare La Scala». Emergenza smog di queste settimane e decisioni relative. Formigoni scrive una lettera ad Albertini: «Fai troppe deroghe». Replica epistolare del borgomastro: «Ti invito a fare provvedimenti più efficaci». Infine ecco la

vignetta di Forattini sulla Stampa, con Formigoni che fa pipì in testa ad Albertini in scooter che dice: «Finalmente piove».

Un colpo basso, il più basso possibile, orchestrato da potente «governatore»? Macché, Albertini, il burlesco, quello in mutande in tv, quello della finta lettera a Bossi, tratta dal copione del film «Un pesce di nome Wanda» ritrova la grinta e svela sul Giornale: «La vignetta a Forattini l'ho suggerita io. Ho voluto autoprendermi in giro». Insomma, il sindaco Albertini-Cirano al visconte Formigoni-Valvert: «Giusto in fin della licenza io tocco».



in Usa

Anche Bush investe nel motore all'idrogeno Gli ambientalisti lo attaccano: solo demagogia

Emanuele Perugini

Gli Stati Uniti voltano pagina e puntano decisamente verso i motori alimentati ad idrogeno. Ad una prima analisi sembrano essere questi i contenuti principali del programma voluto dall'amministrazione Bush per promuovere la riconversione ad idrogeno del parco auto degli Stati Uniti. «Freedom CAR», è il nome del programma che richiama espressamente le operazioni di guerra in corso in Afghanistan, ma dove in realtà CAR non significa automobile, ma è un anagramma che sta per Cooperative Automotive Research. Quello di Bush, quindi, che in italiano suonerebbe più o meno «auto della libertà», è in realtà un progetto di ricerca che vede coinvolte tra loro le industrie automobilistiche di quel paese per sviluppare le auto a idrogeno. Da parte sua la Casa Bianca ha stanziato un finanziamento di 1,5 miliardi di dollari. «I risultati che ci aspettiamo di ottenere nel lungo periodo da Freedom CAR - ha detto il Segretario di Stato per l'Energia, Spencer Abraham nel corso della presentazione del programma avvenuta al salone dell'Auto di Detroit - sono quelli di avere auto e autocarri più efficienti, non inquinanti e competitivi sul mercato». «Per la nostra sicurezza - ha spiegato Abraham - dobbiamo ridurre la dipendenza dal petrolio e dai

paesi produttori». Una questione di sicurezza nazionale dunque, ma le associazioni ambientaliste americane, e il mondo scientifico e della ricerca applicata, sono apparsi piuttosto scettici, nei confronti del programma di Bush. «Freedom CAR - ha spiegato il direttore del Natural Resources Defense Council's Climate Centers di Washington, il NRDC, David Hawkins - è puntato nella giusta direzione, ma da solo non porta da nessuna parte». «Gli americani - ha spiegato Hawkins - nei prossimi dieci anni compreranno almeno 150 milioni di veicoli, e il Freedom CAR, non prevede nulla per ridurre i consumi di idrocarburi necessari per mandare avanti questi veicoli».

Per gli ambientalisti americani il piano di Bush è dunque solo una mossa demagogica che difficilmente potrà portare il paese verso una scelta concreta. A rafforzare questa loro ipotesi c'è poi il fatto che il Freedom CAR ha sostituito in toto un altro programma di ricerca varato dalla Casa Bianca, il Partnership for a New Generation of Vehicles (PNGV), che era stato sostenuto dall'ex presidente Bill Clinton e dal suo vice Al Gore. Questo programma aveva gli stessi obiettivi fissati nel Freedom CAR, ma prevedeva anche misure che in qualche modo cercassero di contenere i consumi di benzina. Figlia della filosofia che aveva ispirato il programma Clinton-Gore era anche la legge per la riduzione delle

emissioni nocive adottata dallo Stato della California e il tentativo di penalizzare l'uso e l'acquisto delle Sport Car, le auto sportive che consumano molto carburante, facendo in modo di introdurre sul mercato quelle che negli Stati Uniti sono chiamate le «auto 80 mpg», le auto, cioè che fanno 80 miglia con un gallone di benzina (34 chilometri al litro). «Una macchina che consuma un litro di benzina ogni 34 chilometri - ha detto il presidente della General Motors, Jack Smith - non significa nulla, se nessuno può averla». «Con Freedom CAR - ha aggiunto Smith - stiamo accentrando i nostri sforzi sulle celle a combustibile di idrogeno. Guardiamo con fiducia al giorno in cui questi veicoli rimpiazzeranno quelli a benzina».

Ma quel giorno sembra essere molto in lontano nel futuro. Il problema, che sembra essere insormontabile è quello del trasporto dell'idrogeno e della creazione di una rete di distribuzione su scala nazionale di questo nuovo combustibile, oltre agli alti costi di produzione. «Costruire una rete capillare di distribuzione dell'idrogeno - ha spiegato il responsabile del Programma Veicoli Puliti dell'Università di Berkeley, Jason Mark - potrebbe arrivare a costare fino a 100 miliardi di dollari. Una cifra enorme, se paragonata ai 127 milioni di dollari previsti da Freedom CAR per i primi anni di applicazione del programma». Ma anche le industrie automobilistiche italiane sembrano essere interessate a partecipare al grande business. Giancarlo Michellone, presidente di Fiat Ricerche ha pronto nel cassetto un progetto che prevede la costruzione di piccole centraline che producono idrogeno in loco. Il progetto è stato presentato ad un incontro avvenuto a Roma tra scienziati italiani e americani previsto proprio per sviluppare i temi del riscaldamento globale.

Domenica 27 gennaio si è spento
SEBASTIANO BRUSCO

Ne danno il triste annuncio la moglie Gioia, i figli Daria e Giordano, la famiglia tutta. I funerali avranno luogo oggi martedì 29 gennaio alle ore 11,30 nella chiesa «San Carlo» di Modena.

Modena, 29 gennaio 2002
Onoranze Funebrì Gianni Gibellini, P.zza S. Agostino n° 331, Tel. 059-22.52.43/53.03.21

Prof. SEBASTIANO BRUSCO

Il Presidente, il Direttore, il personale, i collaboratori della Fondazione Istituto per il Lavoro, profondamente addolorati per la scomparsa del Prof. Sebastiano Brusco, membro del Comitato Scientifico dell'Istituto e suo fondatore, partecipano al dolore dei familiari.

Bologna, 29 gennaio 2002

I docenti e il personale della Facoltà di Economia dell'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia partecipano al dolore dei familiari per la scomparsa dell'amico e collega

Prof. SEBASTIANO BRUSCO

Ordinario di Economia Industriale e ne ricordano la passione con la quale ha contribuito alla creazione e allo sviluppo della nostra Facoltà.

La camera ardente è allestita presso l'ospedale policlinico di Modena. La cerimonia di saluto si svolgerà oggi, martedì 29 gennaio, alle ore 11,30 presso la chiesa «San Carlo» di Modena.

Modena, 29 gennaio 2002

Onoranze Funebrì Gianni Gibellini, P.zza S. Agostino n° 331 - 41100 Modena Tel. 059-22.52.43/53.03.21

Gli amici, i colleghi e il personale della Facoltà di Scienze della Comunicazione (Comunicazione, Economia, Informazione) dell'Università di Modena e Reggio Emilia ricordano con grande rimpianto e affetto il

Prof. SEBASTIANO BRUSCO

e partecipano al dolore dei familiari.

Modena, 29 gennaio 2002
Onoranze Funebrì Gianni Gibellini

Noi, che in vari momenti abbiamo incontrato

SEBASTIANO BRUSCO

alla Facoltà di Economia di Modena e ne abbiamo ammirato l'intelligenza, la capacità di battere strade nuove e la straordinaria forza d'animo, piangiamo ora il collega, lo studioso e l'amico.

Mario Biagioli, Salvatore Biasco, Paolo Bosi, Antonia Campus, Francesco Cavazzuti, Francesco Cesarini, Bruno Chiandotto, Enzo Collotti, Renzo Costi, Giancarlo de Vivo, Guido Fabiani, Roberto Fanfani, Vittorio Foa, Giorgio Fodor, Giorgio Gilbert, Andrea Ginzburg, Michele Grillo, Marco Lippi, Cristina Marcuzzo, Giorgio Mori, Marco Onado, Renzo Orsi, Leonardo Paggi, Massimo Pivetti, Massimo Ricottilli, Ugo Rescigno, Vittorio Rieser, Michele Salvati, Anna Simonazzi, Fernando Vianello, Maurizio Zenezini.

Modena, 29 gennaio 2002

On. Fun. Gianni Gibellini Modena

SEBASTIANO BRUSCO

Per tutti noi, e per ognuno in modo diverso, sei stato un maestro.

Anselma Bacchelli, Adriano Baldassarre, Roberto Balduini, Anna Bernardi, Luciano Berselli, Paolo Ber-

tossi, Daniela Bigarelli, Giovanni Bonifati, Marco Bulgarelli, Antonio Cherchi, Alberto Cottica, Paolo Cretenello, Massimo D'Angelillo, Saverio Di Ciommo, Antonella Ferrari, Loris Ferrari, Giuseppe Fiorani, Fabrizia Forni, Mario Forni, Pietro Gennari, Daniela Giacobazzi, Enrico Giovannelli, Gianni Gualdi, Paolo Gurisatti, Michele Lalla, Tamara Levi, Lara Magnani, Werter Malagoli, Loretta Marchesini, Michelangelo Marinelli, Paola Mengoli, Anna Natali, Sergio Paba, Mario Pezzini, Roberto Righetti, Alberto Rinaldi, Margherita Russo, Manuela Samek Lodovici, Paolo Silvestri, Giovanni Solinas, Andrea Tosi, Adriana Zini.

Modena, 29 gennaio 2002

On. Fun. Gianni Gibellini Modena

Domenica 27 gennaio è mancato all'affetto dei suoi cari

UBER VALERIO MALUSARDI

Ne danno il doloroso annuncio Somalia, Cattia, Greta e Serena.

Il rito funebre sarà celebrato oggi alle ore 14 presso l'obitorio di via della Certosa 16, Bologna e concluso presso il cimitero di San Giorgio di Piano. La famiglia Malusardi ringrazia con tutto il cuore la dottoressa Gaderi dell'Ant per l'assistenza e le cure prestate e il medico di famiglia dottor Rieni. È gradito un contributo all'Ant - c/c postale 11424405.

Bologna, 29 gennaio 2002

Il giorno 27 gennaio 2002 è mancato all'affetto dei propri cari

VINCENZO ERCOLI
detto «Ferruccio»

Ne danno il triste annuncio la moglie, i figli, ed i parenti tutti. Le esequie avranno luogo oggi presso la camera mortuaria dell'ospedale Bellaria alle ore 13,30 e la sepoltura al cimitero di Bazzano alle ore 14,45.

Bologna, 29 gennaio 2002

Per Necrologie Adesioni Anniversari

Rivolgersi a

RK publikompass

Lunedì-Venerdì ore
9.00 - 13.00
14.00 - 18.00

Sabato ore
9.00 - 12.00