

Preparativi per la riapertura del Traforo del Monte Bianco prevista per metà febbraio, oggi il primo camion ha effettuato la "prova del fuoco"
Ansa



ROMA Ammontano a 7 miliardi di euro i finanziamenti per la realizzazione di tranvie veloci e metropolitane, uno degli interventi in cantiere per rispondere all'emergenza smog. Lo ha detto ieri il ministro per l'Ambiente Altero Matteoli durante il question time rispondendo a una interpellanza sull'argomento. È stato lo stesso ministro, d'altro canto, a dover ammettere in un'intervista a «Famiglia Cristiana» che «nella Finanziaria di quest'anno i trasporti pubblici sono stati sacrificati», proprio quando è scoppiata l'emergenza smog. E alla fine ha dovuto ammettere anche che senza un rilancio del trasporto ferroviario sarà difficile decongestionare le grandi città. Insomma, forse non erano necessarie soltanto le grandi opere del suo collega alle Infrastrutture Lunardi. Forse anche l'ambiente e la qualità dell'aria, alla fine, avrebbero meritato di più.

E allora arriveranno i soldi, adesso, e ne arriveranno di più con la prossima Finanziaria, promette il Ministro dell'Ambiente. Per adesso il 44% della somma (pari a 13.500 miliardi di lire) andrà al Nord, il 26% al Centro e il 30% al Sud.

«Considerate le lentezze procedurali, alcune opere sono state inserite nella Legge Obiettivo per accelerarne la realizzazione» ha precisato il ministro aggiungendo che la prossima settimana presenterà il Piano complessivo sulla mobilità urbana. Matteoli ha poi aggiunto di aver avuto assicurazioni dal ministro Lunardi che, per quanto riguarda i Piani urbani per la mobilità, verrà presto predisposto il regolamento in

attuazione della legge 340 del 2000 in modo che nella prossima Finanziaria possa essere previsto un apposito Fondo unico che consenta di ridare slancio alla realizzazione delle opere.

Il ministro ha riconosciuto che in questi giorni si è verificata, e tut-

tora si verifica, una «situazione di emergenza in numerosi centri urbani» cui si è cercato di dare risposta con provvedimenti di limitazione della circolazione veicolare, ma è evidente - ha detto - che serve ben altro e di più incisivo. Come per l'appunto «l'articolato programma

di interventi già predisposto dal dicastero e destinato ad incidere nel breve, medio e lungo periodo sulle diverse cause del fenomeno». Un programma - ha ricordato Matteoli - che è stato di recente sottoposto, «con favorevole riscontro», ai rappresentanti di Regioni, Province e

Comuni e che la prossima settimana dovrebbe avere la stesura definitiva. I quali rappresentanti delle istituzioni locali hanno ricordato al ministro che sono necessari più fondi.

Secondo il ministro, la chiave di volta è costituita dal trasporto veicolare, individuato come una delle

principali «principali fonti di inquinamento». Pertanto, ad assumere rilievo prioritario sono le iniziative finalizzate ad intervenire «in modo diretto e duraturo» su di esso. Si tratta in sostanza di incentivare la progressiva sostituzione e la conversione dei veicoli oggi alimentati a

carburante tradizionali «con mezzi alimentati a carburante dal ridotto impatto ambientale, quali metano, Gpl, gasolio emulsionato e, tra qualche anno, idrogeno».

In particolare, nell'ottica di una complessiva politica della gestione del traffico e della mobilità urbana, «devono considerarsi prioritarie le misure dirette a promuovere la circolazione su rotaia attraverso la costruzione di tramvie urbane ed extraurbane e di nuove reti metropolitane», che potranno avvalersi di innovazioni tecnologiche.

Altre importanti misure - ha detto ancora Matteoli - sono poi rappresentate dagli incentivi erogati per il «scar sharing» (per il quale il governo di centrosinistra aveva già previsto forti incentivi), ossia per l'utilizzo di una sola auto da parte di più persone al fine di raggiungere il luogo di lavoro. Per il ministro dell'Ambiente, nel quadro di un progressivo decongestionamento dei centri urbani merita inoltre di essere segnalata la proposta di incentivare la costruzione di parcheggi al servizio delle nuove abitazioni e la costruzione di parcheggi di scambio, «anche con il ricorso a capitale privato».

Insomma, molte delle soluzioni prospettate sono le stesse indicate già in passato come prioritarie. Sarebbe bastato pensarci durante questa Finanziaria.

Smog, il ministro Matteoli corregge la Finanziaria

L'emergenza fa spuntare investimenti su tranvie veloci e metro

riaprirà a febbraio?

Il Monte Bianco supera la prova del fuoco

«La prova del fuoco è andata benissimo e abbiamo avuto le risposte che ci attendavamo». Così i vertici della Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco hanno commentato, a caldo, l'esito dell'esercitazione svoltasi al chilometro 8,780 dove ieri si è svolta quella che era considerata la prova decisiva per la riapertura del tunnel. Una riapertura che, secondo il ministro Lunardi, potrebbe essere fissata per il 9 febbraio.

Ieri, all'altezza dei rifugi 28 e 29 del traforo, è stato provocato un incendio reale controllato: i fumi sono stati circoscritti nello spazio di 200 metri e stabilizzati «in alto» in 35 secondi; sotto, il personale ha potuto operare in assoluta sicurezza e tempestività, mentre le telecamere hanno trasmesso «con chiarezza» le immagini alla sala comando. Il tutto è stato possibile grazie al nuovo sistema di ventilazione che consente di indi-

rizzare e «governare» il fumo.

All'interno del traforo, per domare le fiamme, sono state impegnate una quarantina di vigili del fuoco. La prova sarà completata oggi con la terza prova, quella dei «fumi freddi» provocati da fumogeni. L'obiettivo, per ora «perfettamente centrato», è valutare l'efficienza del sistema di aerazione, di aspirazione dei fumi, di immissione dell'aria e di ventilazione.

Conclude le prove di sicurezza, il Comitato di sicurezza si riunirà martedì 5 a Courmayeur per valutare i risultati dei test. Poi, la Commissione Intergovernativa di Controllo per il Traforo del Monte Bianco si riunirà a Roma l'8 febbraio per stabilire se il traforo possa essere riaperto. Spetterà quindi ai governi italiano e francese decidere la data.

Sul giorno di riapertura, però, si è già sbilanciato il ministro per le Infrastrutture e i Trasporti Pietro Lunardi. «Già il 9 febbraio il traforo del Monte Bianco potrebbe riaprire per il traffico leggero ed il 15 per quello pesante». Ha detto Pietro Lunardi, sottolineando come, sino ad oggi, gli annunci di riapertura fatti in passato siano stati smentiti a causa dell'atteggiamento francese.

Presentato il rapporto «Ambiente 2002». Giudizio negativo anche sulla raccolta differenziata dei rifiuti e sullo stato delle acque. Aspetti positivi: agricoltura, industrie e consumatori

Mobilità e inquinamento, Legambiente boccia l'Italia

ROMA Negli ultimi dieci anni la crisi ambientale ha acuito il divario fra i Paesi ricchi del mondo e quelli più poveri. Mentre nel sud del pianeta le condizioni di vita della popolazione sono ogni giorno più difficili, nelle aree più sviluppate, specialmente in Europa, si registra una tendenza al miglioramento. Una eccezione l'Italia, un paese in cui, dal punto di vista delle politiche ambientali, si è fatto ancora troppo poco e si è ben lontani dagli obiettivi posti al Summit della Terra svolto a Rio de Janeiro nel 1992. A fotografare la situazione delle politiche ambientali italiane è Legambiente che ieri mattina ha presentato il proprio rapporto "Ambiente Italia 2002".

Sui sette elementi chiave su cui è stato giudicato il nostro paese, sono ben quattro le bocciature, mentre gli unici aspetti positivi riguardano l'agricoltura, l'industria ed i consumatori. A decretare la bocciatura dell'Italia sono invece gli altri quattro ecoparametri analizzati da Legambiente, ovvero la mobilità, i rifiuti, le componenti ambientali e l'applicazione delle politiche.

Secondo il rapporto di Legambiente, particolarmente negativa è la situazione della mobilità italiana che nell'ultimo anno ha visto un sensibile aumento del trasporto di merci su gomma, con un incremento del 5% nel 2001 rispetto all'anno precedente (+36% rispetto al 1990). Una situazione profondamente diversa rispetto a quella di alcuni nostri partner europei, come Svezia, Austria e Olanda, dove il trasporto su strada copre solo la metà del volume delle merci. Una situazione questa particolarmente preoccupante se si considera che il 27% delle emissioni di anidride carbonica è causato dai tubi di scappamento delle auto e degli altri mezzi di trasporto a motore. Ma non è tutto: infatti in Europa l'Italia è il maggiore responsabile dell'effetto serra, in virtù del fatto che le emissioni inquinanti, rispetto al 1990, anziché diminuire del 6,5% come prevederebbe il Protocollo di Kyoto, sono aumentate del 5,4%. Uno sfioramento dovuto in larghissima parte ai trasporti.

Dal rapporto Ambiente Italia di Legambiente, però, emerge anche un altro dato che indica l'inefficienza di gran parte delle politiche ambientali adottate sin qua: quello relativo alla produzione di rifiuti, che nel 2000 è cresciuta di un ulteriore 3%. Ad oggi, inoltre, l'Italia è insufficiente anche per quanto riguarda la pratica della raccolta differenziata, non avendo raggiunto nell'anno passato l'obiettivo del 15% che era stato previsto entro il

1999. Cattive notizie, inoltre, giungono anche dalle analisi relative alle nostre risorse idriche, la cui qualità, a differenze dei grandi corsi d'acqua europei, è rimasta stazionaria o addirittura peggiorata in molti casi.

Questi dati, secondo Legambiente, mettono l'accento sul quarto indicatore in cui l'Italia non raggiunge di certo la sufficienza, ovvero sull'applicazione delle politiche ambientali. «C'è stato un rinnovamento del sistema normativo - ha affermato Duccio Bianchi, estensore del rapporto - ma quello che non funziona è l'applicazione delle politiche, e questi sono i risultati». È il caso della produzione dei rifiuti, ma anche, tanto per fare un esempio, della Carbon Tax.

In ogni caso, seppur fra tanti dati negativi, c'è anche qualche motivo di soddisfazione. In fatto di agricoltura, per esempio, l'Italia vanta la maggior superficie agricola convertita al biologico, un dato incoraggiante abbinato anche all'aumento del consumo dei prodotti biologici e alla diminuzione dell'uso dei fertilizzanti chimici. Buone notizie, inoltre, anche dall'industria (in cui si registra «un miglioramento delle prestazioni ambientali») e dalle aree protette, che coprono ora il 20% del territorio.

«La qualità dell'ambiente in Italia? - ha commentato il presidente di Legambiente Ermete Realacci - Luci e ombre, con più luci che ombre».

ma.so.



emergenza nebbia

Ancora disagi negli aeroporti del nord Decine di voli cancellati

ROMA Seconda giornata di nebbia su tutto il territorio lombardo, e seconda giornata di disagi e lunghe attese per chi ha dovuto viaggiare in aereo. Poco dopo le 9 allo scalo di Malpensa, infatti, la visibilità continuava ad essere limitata ad una cinquantina di metri con inevitabili ritardi e cancellazioni dei voli sia in partenza che in arrivo. Ha funzionato, invece, l'aeroporto di Linate dove, dopo qualche problema determinato dalle condizioni meteorologiche nelle prime ore della mattina, la visibilità è tornata buona, oltre i 1.500 metri. La nebbia che per il secondo giorno consecutivo grava su molti scali del nord Italia ha fatto capolino anche all'aeroporto di Fiumicino, dove non si sono tuttavia registrati problemi di visibilità. Secondo quanto si è appreso all'ufficio controllo voli, dalle 6 del mattino sono stati dodici i voli cancellati provenienti da Linate, Malpensa, Torino, Rimini e Parma e uno in partenza dal Leonardo da Vinci per Linate. Numerosi anche i

ritardi da e per le stesse destinazioni, in media di quaranta minuti con punte che hanno superato i novanta minuti. «L'aeroporto romano di Fiumicino è ancora l'hub più importante d'Italia. Sebbene rare, le condizioni di nebbia creano pesanti disagi ai passeggeri e alle compagnie aeree». Ha sostenuto l'Unione Piloti in una nota. Secondo l'associazione «è indispensabile dotare almeno una delle otto direzioni di atterraggio della strumentazione idonea ad operare in bassissima visibilità (ILS di categoria 3b). Occorre inoltre migliorare le segnaletiche e le dotazioni tecnologiche per garantire un maggior numero di movimenti a terra in piena sicurezza». Ma i disagi dovute alle condizioni di visibilità non sono mancati anche all'aeroporto torinese di Caselle. Lo scalo torinese pur rimanendo operativo ha dovuto annullare vari voli nazionali e internazionali, sia in arrivo che in partenza perché gli aerei o l'abilitazione degli equipaggi non avevano sufficiente visibilità.

Il presidente di Legambiente alla vigilia della Conferenza Stato-Regioni-Città: la norma è efficace solo per affrontare le emergenze. Il traffico urbano dev'essere ridimensionato

Realacci: la direttiva Ue non basta, serve una nuova politica

Massimo Solani

ROMA Vedremo oggi, nel corso della Conferenza Stato-Regioni-Città, se la Lombardia farà scuola in fatto di lotta all'inquinamento e se gli altri governatori seguiranno l'esempio di Roberto Formigoni recependo la direttiva comunitaria che impone nuovi limiti sul concentramento di polveri sottili (Pm10) nell'aria. Di certo, però, c'è il fatto che quella normativa non soddisfa molti addetti ai lavori che la reputano un provvedimento solo parzialmente utile. Fra questi anche Ermete Realacci, presidente di Legambiente. «La normativa è efficace solo per gestire l'emergenza - commenta Rea-

lacci - La Lombardia ha adottato un provvedimento valido solo per le fasi acute, ma per affrontare stabilmente il problema dell'inquinamento dell'aria bisogna

Critiche al governo: servono politiche che prevedano innovazioni tecnologiche ed incentivi

partire da ben altre misure. Da una drastica limitazione del traffico urbano, per esempio, o più in generale da una riduzione dell'uso dei combustibili più inquinanti. In generale, posso dire che quanto stabilito dalla Regione Lombardia va bene per gestire i momenti di emergenza, ma è ancora insufficiente a decretare un deciso cambio di rotta nella maniera di affrontare il problema».

Il timore espresso nei giorni scorsi da Legambiente, però, è quello che le Regioni possano accettare la normativa cercando però di limitare i poteri di inter-

vento dello Stato. «Bisogna capire la forma di recepimento - spiega il presidente di Legambiente - Quella norma rappresenta un passo avanti, seppur minimo. Qualsiasi altro provvedimento minore sarebbe di efficacia minore. Mi spiego, è lo Stato che deve garantire il recepimento da parte delle Regioni. Qualora gli enti non si muovessero in quella direzione, tocca allo Stato intervenire per garantire l'efficacia delle politiche ambientali».

Anche sulle linee politiche del Governo, però, Realacci ha idee piuttosto chiare e critiche con l'operato dell'esecutivo. «Nella Finanziaria sono stati stanziati 75 miliardi in tre anni per il trasporto pubblico metropolitano, mentre il piano Lunardi per le opere pubbliche prevede per

strade ed autostrade investimenti doppi rispetto a quelli per le ferrovie. Così non si cambia rotta».

Spero comunque che i governatori seguano l'esempio della Lombardia sui limiti delle polveri sottili

prosegue - ma che riguardino per intero il ministero dell'Ambiente. Devono essere messe in atto politiche di governo che prevedano, per esempio, innovazioni tecnologiche e incentivi seri. Politiche che fino ad oggi non si sono proprio viste. Tutto questo è indicativo di una situazione piuttosto strana. Mi viene in mente per esempio un editoriale del Giornale scritto da Franco Battaglia, un responsabile scientifico dell'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente. Nel suo articolo Battaglia, polemizzando con il sottoscritto, ha definito "stupido" il Protocollo di Kyoto. Una uscita che nessuno si sarebbe permesso nemmeno negli Stati Uniti, dove pur quel Protocollo è stato rigettato».