

Tutta l'Anci contro il ministro, che pensa solo a rottamare motorini. E sul protocollo di Kyoto dice: «Se non firma la Russia bisogna rivederlo»

Emergenza smog, le città contro Matteoli

Dati del dicastero dell'ambiente: anidride carbonica +7%, polveri fini alle stelle. Veltroni: «Allarme nazionale»

Emanuele Perugini

ROMA Polveri fini, benzene e ozono continuano ad avvelenare l'aria delle nostre città. Per il governo però non si tratta di una vera e propria emergenza e quindi i fondi destinati a combattere questo fenomeno sono limitati. Per il ministro Altero Matteoli, poi, chi parla di «emergenza» fa «catastrofismo». E anche per quanto riguarda l'altro grande capitolo ambientale, quello cioè dell'effetto serra, la posizione del governo italiano è chiara: «Se la Russia non ratifica il trattato per la riduzione dei gas che producono l'effetto serra - ha detto Matteoli - bisognerà trovare un'altra strada».

Spettro emissioni Eppure i dati contenuti nell'Annuario dei Dati Ambientali 2003 presentato ieri mattina dall'Agenzia per la protezione e la tutela del territorio (Apat) parlano chiaro. Tanto per la qualità dell'aria che per le emissioni di anidride carbonica. Per quanto riguarda questo aspetto, i dati dell'Apat indicano che in Italia queste sono aumentate del 7% rispetto a quelle del 1990, mentre, secondo gli obiettivi fissati dal Protocollo di Kyoto, dovrebbero diminuire del 6%. Dati dunque che mostrano come il nostro paese sia sotto questo profilo ampiamente inadempiente.

«L'Italia - ha detto il presidente nazionale di Legambiente Roberto Della Seta - è ancora agli ultimi posti in Europa per quanto riguarda la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Eccola dunque la priorità: far seguire alle tante parole spese provvedimenti concreti. La ricetta è sempre la stessa: fonti rinnovabili, ri-



Alcuni tassisti di Napoli si proteggono con la mascherina anti-smog

Ciro Fusco/Ansa

sparmio energetico e diversi sistemi di trasporto».

Città da mascherine Stesso discorso per i dati relativi alla qualità dell'aria che respiriamo in città. Nel 2002, si legge nel corpus volume presentato al pubblico, il 53% delle stazioni di controllo distribuite in tut-

te le città italiane ha registrato valori di particolato fine (Pm10, ovvero polveri fini) superiori al limite stabilito per la protezione della salute. Addirittura l'81% delle stazioni ha registrato un numero di superamenti del valore limite maggiore di quello consentito dalla normativa. E va male anche

per quanto riguarda altri due pericolosi veleni: ozono e benzene. Sempre nel 2002 i dati dell'Apat dicono che i livelli di ozono nelle città italiane sono stati elevati: almeno un superamento è stato registrato infatti dall'86% delle stazioni e nel 40 per cento i superamenti sono stati di ol-

tre 50 giorni. Lo stesso vale per il benzene: nel 53% delle stazioni la media annua di concentrazioni giornaliere di benzene ha mostrato valori superiori al limite.

Ministro soft Nonostante l'evidenza indichi come la qualità dell'aria delle nostre città sia pessima, per

Cimitero radioattivo nel pieno centro di Napoli. Sequestrato un cantiere

NAPOLI Due sorgenti radioattive, alimentate da cesio 137, in pieno centro di Napoli, nel cimitero di un cantiere abbandonato della ex Linea tranviaria rapida (Ltr). Erano state abbandonate lì, a pochi metri dalla stazione FS di Mergellina, da oltre dieci anni, esposte pericolosamente alle intemperie. Più che una scoperta, una conferma - dopo le prime denunce dei giorni scorsi degli ambientalisti - quella fatta ieri dal nucleo carabinieri del Noe, in un cantiere dismesso della metropolitana veloce. I carabinieri per la tutela dell'ambiente di Roma e Napoli hanno infatti trovato e sequestrato le due sorgenti radioattive, contenute in due sfere di acciaio del peso di 20 chilogrammi l'uno - ormai ricoperte di rifiuti e celate da una fitta vegetazione - e le hanno trasportate nel deposito della società Nucleo di Roma che provvederà allo smaltimento. Le indagini dei militari del Noe erano partite dall'incidente dello scorso 13 gennaio accaduto nell'acciaieria Beltrame di Vicenza, dove si verificò la fusione nell'altoforno di una sorgente radioattiva sigillata, contenente cesio 137. In quell'occasione si era scoperto che alcuni di questi materiali provenivano proprio dalla Campania. Le sorgenti radioattive scoperte a Napoli, detenute senza le corrette disposizioni di legge, venivano utilizzate dall'epoca dello scavo per la Ltr, per la misura della densità della bentonite nei lavori per la costruzione di una galleria della metropolitana veloce nel sottosuolo di Napoli. Le due sorgenti radioattive non sono pericolose se adeguatamente controllate.

te usate da Matteoli per rispondere alle dichiarazioni del sindaco di Roma, Walter Veltroni al termine della riunione tra lo stesso ministro e i rappresentanti dell'Associazione dei comuni italiani (Anci). Proprio nel corso dell'incontro, il ministro aveva illustrato ai sindaci il suo piano per contrastare l'inquinamento atmosferico delle città. Gli stanziamenti andranno a finanziare soprattutto interventi per sostenere la rottamazione di motorini e caldaie e incentivi per l'acquisto di auto a metano. «Il piano incentivi attuato in quest'ultimo periodo dal ministero - ha riferito Matteoli - ha permesso di avere su strada oltre 115.000 motorini ecologici».

L'urlo dell'Anci Come se bastasse convertire motorini e caldaie per risolvere i problemi dello smog nelle nostre città. E infatti il piano del ministero è stato giudicato dai sindaci «insufficiente». «Gli incentivi per la rottamazione di motorini che non sono a 4 tempi e il passaggio a metano dei mezzi pubblici e privati, sono provvedimenti insufficienti per una emergenza che è assolutamente di livello nazionale», è stato infatti il commento del sindaco di Roma, Walter Veltroni. Dello stesso parere anche il sindaco di Firenze, Leonardo Domenici, presidente dell'Anci. «La nostra associazione - ha detto - riafferma l'urgenza di affrontare l'emergenza traffico e inquinamento atmosferico nelle aree urbane e metropolitane non attraverso l'adozione di ordinanze temporanee, ma attraverso la definizione e il finanziamento di una politica coerente e integrata e di un piano straordinario di investimenti per la mobilità nelle città, come è richiesto, del resto, da tutti i documenti di indirizzo della Ue».

Bertolaso «esautora» autostrade e Anas

Alla Camera il capo della Protezione civile annuncia: l'emergenza maltempo d'ora in poi sarà gestita da Roma. Scoppia il caso Isoradio

Anna Tarquini

civile - che ancora non si sono sentiti in dovere di chiedere scusa agli italiani». Sot-

to accusa ancora una volta anche Isoradio che non è stata in grado - ha detto Giova-

nardi in audizione - di dare informazioni con tempestività. Non hanno avuto invece

alcuna responsabilità - ed era una precisazione d'obbligo - tutti i lavoratori che si sono prestati a soccorrere gli automobilisti rimasti anche venti ore bloccati in autostrada sotto la neve e i passeggeri paralizzati sui treni: e cioè i ferrovieri, i poliziotti, il personale di autogrill, i lavoratori che erano sugli spazzaneve o ai caselli, i volontari. «Qualcuno ha lavorato ore e ore sotto la neve mentre la catena del comando andava in tilt». Le accuse non sono piaciute a Pisanu che in giornata si è affrettato a chiarire: «Le prefetture hanno compiuto fino in fondo il loro dovere». E alla Rai che ha replicato a Giovanardi: «Isoradio ha affrontato l'emergenza con impegno. Le colpe sono di altri. In quanto canale di pubblica utilità, trasmette, da sempre, soltanto notizie convalidate dalla Società Autostrade per l'Italia e dalla Polizia Stradale (attraver-

so il CCISS), proprio per evitare equivoci, distorsioni o, peggio ancora, false informazioni su un tema così delicato come quello dell'infomobilità. Alla luce di tutto ciò è ingeneroso, come si tenta da più parti, far ricadere su Isoradio la responsabilità dei guasti e dei disservizi registrati».

Come è stato fatto notare nemmeno questa volta sono stati fatti nomi e cognomi, ma la resa dei conti promessa ha preso forma con la risoluzione che la Commissione Ambiente presenterà al governo. È quello che Bertolaso aveva annunciato anche al nostro giornale: via i poteri agli enti, alle società di servizi. Autostrade non deciderà se e quando chiudere i caselli e così i prefetti. L'emergenza sarà gestita direttamente dalla Protezione civile, a Roma. O comunque «affidato ad un ministero, quello dell'Interno o delle Infrastrutture. Noi non ab-

biamo certo bisogno di ulteriori grattacapi». Quello che è importante - ha spiegato Bertolaso - è capire una volta per tutte chi ha le responsabilità di prendere certe decisioni, perché questo è l'unico modo che si può portare avanti in Italia per evitare lo scaricabarile. Serve, insomma, sapere «chi e come» decide. «Oggi le informazioni vengono trasmesse in modo molto frammentario dai diversi attori: quindi, c'è bisogno di un «coordinamento a livello nazionale e altri a livello regionale che trasmettano alla struttura centrale le informazioni». Le proposte saranno trasmesse entro una settimana alla presidenza del Consiglio e il sottosegretario Gianni Letta ha già scritto al ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi per studiare anche il modo di togliere i punti dalla patente a chi entra in autostrada senza catene nonostante l'obbligo.

ROMA Bertolaso non ha gettato la spugna. Aveva promesso di dare un volto ai responsabili del sabato nero che ha provocato la paralisi di mezza Italia per pochi centimetri di neve e ieri, in audizione alla Commissione Ambiente alla Camera, è stato chiarissimo. «Quello che non ha funzionato - ha spiegato - è la catena di comando delle società di servizi». Vale a dire Autostrade e Anas, tanto per cominciare. E a scendere nella catena tutte le «rappresentanze» convocate al vertice di sabato scorso a Palazzo Chigi: Trenitalia, Regioni, prefetti, carabinieri, polstrada. I vertici. «Tutti quelli che hanno parlato e cercato di trovare giustificazione per quanto è successo». «Tutti quelli - aggiunge il capo della Protezione

Auto in coda sull'autostrada nei pressi di Bologna sabato sera
Bruzzi/Ansa



l'intervista
Paolo Brutti
sen. Ds commissione lavori pubblici

Sandra Amurri

La relazione del 2002 sull'Anas della Corte dei Conti al Parlamento parla chiaro: troppi incarichi affidati a trattativa privata, consulenze miliardarie per incarichi «... che ricadevano nell'esclusivo compito da assolvere da parte dei funzionari preposti all'Ufficio del Patrimonio ai quali spettano tali incombenze»; consulenze legali esterne «... fortemente contrastanti con i principi di sana gestione finanziaria» e consulenze che «... aggravano i costi di gestione nel mancato rispetto delle direttive della Unione Europea in materia di appalti per servizi pubblici...».

Si può restare impassibili di fronte ad una gestione del denaro pubblico così sconsiderata? Abbiamo rivolto la domanda al senatore Paolo Brutti, capogruppo Ds in Commissione Lavori Pubblici.

«Ciò che colpisce maggiormente è che l'Ente per la realizza-

zione dei grandi piani infrastrutturali, su cui il Governo ha puntato molto, è in realtà un incredibile coacervo di interessi in cui a prevalere non sono quelli della *res pubblica* ma dei singoli soggetti. L'Anas, per quello che scrive la Corte e per fatti e vicende che abbiamo denunciato già in Parlamento, si può dire che dia del Paese uno spaccato sconcertante».

Tratteggia un quadro desolante dell'Ente, ancora più diastrosico di quello che emer-

I magistrati della Corte dei conti: nella gestione dell'Ente si guarda solo al vantaggio personale

ge dalla relazione della Corte. Vi dovrà pur essere uno sbocco, si dovrà pur immaginare una possibile diversa gestione?

«Direi di sì, ma ora, per rimanere alla relazione della Corte, bisogna dire che, intanto, è molto importante che questo malcostume scaturisca da valutazioni di magistrati, oltretutto «interni» all'Anas, perché ciò impedisce che sia diminuita, se non liquidata, come una manovra dell'opposizione. E a questo dovranno seguire atti finalizzati alla restituzione delle somme indebitamente elargite, come nel caso del revisore Renato Castaldo di cui ha scritto *L'Unità*, per evitare che lo Stato venga frodato».

Grandi sperperi, dunque, ma comunque cantieri aperti per le grandi opere... parola di Berlusconi!

«Ma via! Le opere promesse per il 2004 non sono state neppure iniziate, per non parlare poi di

quelle che fanno parte della recente promessa elettorale che dovrebbero essere compiute entro il 2009. Insomma, i cantieri che sono stati inaugurati da Berlusconi, come la variante di Valico, sono stati chiusi il giorno dopo dello show mediatico. E da allora i lavori non sono più stati ripresi. Cantieri nuovi non sono stati aperti e alcuni progetti, come l'alta velocità ferroviaria della Firenze-Bologna, risalgono addirittura ai tempi di Nenni».

Lei sta dicendo che si realizza poco mentre proliferano gli sperperi?

«Sì. Basti pensare alla nuova strutturazione del Consiglio di amministrazione: ai consiglieri sono state attribuite consulenze operative su tutta l'attività; sono di fatto diventati sub direttori generali e per questo ricevono compensi aggiuntivi, addirittura superiori a quelli che percepiscono come consiglieri».

E il Presidente Vincenzo Poz-

zi che cosa fa?

«Ho la sensazione che abbia consentito a distribuire pezzi dei suoi specifici poteri. Pensiamo al consigliere Bonomi, che è anche stato nominato Presidente dell'Alitalia, che ha la soprintendenza di tutta la rete stradale e autostradale del Nord Est, cioè è di fatto un amministratore delegato. Pozzi probabilmente non si sta rendendo conto di essersi spogliato in questo modo dei suoi poteri e di essere ostaggio delle forze politiche che, di fatto, si sono «spartite l'Italia», oltreché degli interessi delle concessionarie autostradali che hanno messo gli uomini a loro vicini nei posti chiave dell'Anas. C'è ora da chiedersi: chi custodisce i custodi? Chi fa la guardia ai guardiani?».

Affermazioni davvero inquietanti, senatore. E, quasi per alleggerirle, la invitiamo a commentare la decisione di «risarcire» gli automobilisti vittime della nevicata dei

giorni scorsi con il telepass gratuito per sei mesi.

«Gli automobilisti sono stati vittime dell'inefficienza ed ora vengono anche presi in giro. Non avranno gratuitamente il pedaggio per sei mesi, bensì solamente il canone del telepass per sei mesi, cioè l'equivalente di 7,4 euro. E non basta, sono anche riusciti a farli sentire in colpa perché non giravano muniti di catene, e gli hanno detto: la prossima volta che vi becchiamo sull'autostrada assiderati e

Responsabilità anche sul caos maltempo: «Per gli utenti oltre al danno la beffa: rimborso Telepass, solo 7,4 euro»

scopriamo che non avete le catene a bordo vi scalamo anche i punti dalla patente! Una specie di carnevalata, l'obbligo delle catene... per l'Autostrada del Sole, mentre si legge oggi che in America, chi usa le catene, viene multato perché rovinano l'asfalto. La realtà è che i luoghi ove stazionano i mezzi di soccorso, grosso modo uno ogni 150 km, non sono presenziati perché attivarli ha costi troppo elevati. Sono alcune delle meraviglie della privatizzazione: quanto i privati abbiano sinora «risparmiato» non organizzando il servizio non è difficile saperlo, mentre è molto difficile quantificare i disagi e i danni materiali subiti dagli automobilisti».

La conversazione si conclude con la notizia che la prossima settimana la Commissione lavori pubblici ascolterà, in Senato, il direttore della Protezione civile, Bertolaso, i vertici di Anas, Autostrade e delle Ferrovie. Si prevede una discussione calda ma non capace di sciogliere la neve.