

Segue dalla prima

Una maniera per poter consentire l'acquisto o la vendita di quote di emissione tra un'azienda o l'altra, anche all'interno dell'Unione.

Se non si conosce come un Paese sta all'interno del sistema di «emission trading» (il commercio delle emissioni inquinanti), l'interscambio è disturbato. In questo caso, l'Italia disturba insieme ad altri tre Paesi: la Polonia, la Repubblica ceca e la Grecia. Tutti e quattro inadempienti. Come ricordato da una portavoce della Commissione che, anche con una certa benevolenza, si è augurata che la presentazione dei piani avvenga al più presto. «Ventuno Paesi sono in regola da tempo, altri quattro lo stanno facendo», ha detto Barbara Helfferich.

Balbeta il ministro. Il ministro Matteoli ha provato a replicare affermando che la «sfida è possibile vincerla» e che sono «state individuate le misure efficaci nei diversi settori». Nulla sul «buco» dei piani. Che, in verità, l'Italia aveva presentato nel luglio 2004 ma dimenticando di indicare il quantitativo di quote per ogni stabilimento industriale. Un piano, dunque, del tutto inutile allo scopo.

Il ritardo italiano sull'entrata in vigore di direttive e decisioni europee è ormai tanto cronico quanto imbarazzante. Per citare un altro degli ultimi casi: l'Italia non ha tuttora ratificato (il termine è scaduto il 31 dicembre 2003) il mandato d'arresto europeo, una delle misure Ue per la lotta contro il terrorismo. Ora la vicenda del protocollo di Kyoto che zoppica sul meccanismo dello scambio delle quote è platealmente disagevole visto che i riflettori sono pro-

L'AMBIENTE violato

L'ennesima strigliata della Commissione: il nostro paese ancora non ha presentato i provvedimenti per lo «scambio delle quote di emissione»

Gli Stati inadempienti, oltre al nostro, sono la Polonia, la Repubblica ceca e la Grecia. Gli altri ventuno sono in regola da tempo. Matteoli parla a casaccio di «misure efficaci»

Protocollo di Kyoto, l'Italia non ha un piano

L'Ue avverte: oggi entra in vigore il patto per l'ambiente, ma il vostro governo è inadempiente



Milano: un cartello luminoso annuncia limitazioni al traffico da oggi al 18 febbraio

Due mozioni alla Camera

ROMA Due le mozioni in discussione nell'aula di Montecitorio sul protocollo di Kyoto. La prima è stata presentata dall'opposizione il 27 gennaio scorso (primo firmatario il presidente del gruppo Ds Luciano Violante) e impegna il governo non solo al rispetto degli obiettivi di Kyoto, ma anche delle direttive comunitarie che nel nostro continente declinano la politica internazionale: rispetto delle scadenze della direttiva sulle emissioni trading, contenimento del livello massimo di riscaldamento nei 2 gradi centigradi prescindendo da qualunque calcolo costi-benefici, obiettivo su cui l'Unione europea ha ribadito con forza il suo impegno. Meno stringente la seconda, presentata quattro giorni fa dal forzista Antonio Leone, che chiede di attuare gli impegni dell'accordo ampliando, per la seconda fase, la platea dei paesi coinvolti. A firmare il primo documento che dovrebbe essere votato mercoledì prossimo, in coincidenza con l'entrata in vigore del protocollo salvaclima, sono in primo luogo i capigruppo dell'opposizione Violante (ds), Castagnetti (dl), Boato (verdi), Giordano (prc), Intini (sdi), Sgobio (pdci). Seguono le firme di: Zanella, Cusumano, Mazzuca Poggiolini, Calzolaio, Vigni, Realacci, Russo Spina, Vendola, Pappaterra, Bellillo, Maura Cossutta, Lion, Acquarone. Uno solo, il forzista Antonio Leone, è invece il firmatario della mozione depositata quattro giorni fa, secondo l'opposizione con una «funzione di disturbo» nei confronti della prima mozione.

prio oggi puntati sull'entrata in vigore della grande azione pluriennale di difesa mondiale dell'ambiente. L'assenza del piano vuol dire che l'Italia manca dei meccanismi flessibili per lo scambio, tra i paesi dell'Unione, delle quote inquinanti.

Quote di biossido. La possibilità di cedere quote di inquinamento non «usate» (si è inquinato di meno, dunque si possono vendere sino al raggiungimento del proprio limite ad altri operatori) è preclusa. Sin dal primo gennaio, infatti, si può trattare sul mercato per acquisire o rilasciare quote di biossido di carbonio (CO2). Chi riesce a ridurre le proprie emissioni di CO2, può cedere l'eccedenza a terzi che devono, però, pagare secondo le leggi di mercato (per adesso, qualcosa come 9-10 euro a quota). Ovviamente, in caso di sfondamento del tetto, entrano in azione le multe che sono molto salate: una quarantina di euro per ogni tonnellata di CO2 non autorizzata. Il regolamento, evidentemente, tende a scoraggiare con le multe le violazioni e a ridurre, in una gara al ribasso, il volume dello scambio di quote. È la Commissione europea che deve dare il via libera ai piani nazionali e a controllare il rispetto dei parametri assegnati ad ogni paese. Inoltre, la Commissione è incaricata di vigilare sulla correttezza dello scambio di quote inquinanti in nome della trasparenza del mercato. Oltre al meccanismo di scambio, i Paesi possono ottenere dei crediti sia trasferendo tecnologie «pulite» in altri Paesi, sia finanziando in Stati con economie in transizione (dalla Russia a Bulgaria e Romania, candidati all'adesione nel 2007) dei progetti eco-compatibili.

Sergio Sergi

L'assedio dello smog e le briciole di Matteoli

A Milano targhe alterne fino a venerdì, oggi nuovo blocco a Bologna. Domani vertice tra i sindaci d'Italia e il governo

ROMA La pioggia e il vento hanno ridotto le concentrazioni delle polveri sottili ma nella gran parte delle città d'Italia resta il mal'aria e le amministrazioni (tranne qualche eccezione) confermano i provvedimenti anti-smog: Milano «viaggerà» a targhe alterne fino a venerdì, mentre domenica il blocco delle automobili sarà totale. Roma - dove il Pm10 è rientrato nei limiti europei - non esclude nessun provvedimento: «incluso il blocco totale per i motorini» - afferma l'assessore capitolino alla Mobilità, Mario Di Carlo. Circolazione a singhiozzo domani e giovedì a Torino. Blocco del traffico oggi a Bologna. L'emergenza è invece finita a Cremona.

Ma è domani il giorno cruciale: mercoledì entra in vigore del protocollo di Kyoto,

il patto mondiale per combattere l'inquinamento. Ed è anche il giorno in cui i sindaci dell'Ance incontrano i ministri Matteoli (Ambiente) e Lunardi (Infrastrutture). Sul tavolo, i 100 milioni di euro - non un centesimo di più - di Matteoli; pochi soldi rispetto alle esigenze impellenti dei Comuni d'Italia. E si discuterà anche della proposta del sindaco di Torino Sergio Chiamparino per un blocco infrasettimanale in contemporanea nelle metropoli.

Per Walter Veltroni, primo cittadino di Roma, non c'è alternativa: bisogna salvaguardare la salute dei cittadini senza infliggere penalizzazioni eccessive e rispettare le leggi. Così rivela che nel vertice programmato indicherà lui stesso al governo «dove prendere le centinaia di miliardi necessari

per potenziare il trasporto pubblico». Francesco Rutelli, ex sindaco della capitale e leader della Marherita, in quattro punti spiega le proposte per ridurre l'inquinamento: rinnovare il parco mezzi del trasporto pubblico urbano; attuare una politica per la rottamazione dei motorini altamente inquinanti; incentivare il riscaldamento a gas e riorganizzare la distribuzione delle merci nelle città. «Proposte concrete per uscire da una dimensione di emergenza - afferma il leader del partito - e permettere di iniziare la strada segnata dal Protocollo in termini positivi». In una parola, secondo Rutelli, il governo deve iniziare a lavorare sul trasporto pubblico urbano: «Fatti non chiacchiere - conclude - Risorse non prediche. Non stanziare risorse per questo settore

da anni. Il nostro parco mezzi è il più vecchio di tutta Europa. Chiediamo subito un piano straordinario di intesa con le Regioni per il trasporto pubblico urbano». E i danni dello smog alla salute preoccupano anche il ministro Girolamo Sirchia, che dice: «Contro lo smog tutto serve, anche i blocchi del traffico e le targhe alterne. Ma per avere davvero un'aria pulita serve questo e molto altro». Da qui l'«invito» a studiare i provvedimenti presi all'estero per adattarli all'Italia.

Dopo l'ennesima domenica del «tutti a piedi» e il giro di vite su targhe alterne e mezzi più inquinanti deciso da molti sindaci per colpa delle famigerate Pm10, si cercano le soluzioni. I 100 milioni di euro del ministero dell'Ambiente sono pochi per

combattere l'inquinamento. Una volta concordata la linea d'azione con i Comuni il governo dovrà reperire altri fondi. Tra le misure: un pacchetto di incentivi per la mobilità sostenibile; una riduzione del 75% dell'Iva sugli autoveicoli Euro 4, a metano, gpl o elettrici e sulle moto e ciclomotori minore impatto.

Intanto ieri Milano si è svolta una manifestazione di protesta contro l'immobilità della giunta in materia di smog. «Il traffico uccide Milano e Albertini se ne frega» si legge sugli striscioni dei comitati dei cittadini e delle associazioni ambientaliste. E in piazza c'erano anche Dario Fo e Franca Rame, animatori del neonato Comitato di salute pubblica, e Sergio Cusani.

ma.ier.

emissioni

Il rebus delle auto dall'Euro 4 in giù

Emanuele Perugini

ROMA Targhe alterne, blocchi del traffico e altre misure. E come se non bastasse controllare che il numero finale della propria targa corrisponde alle limitazioni del traffico imposto dalle diverse amministrazioni locali, per girare senza paura di prendere comunque una multa, bisogna stare attenti anche a cosa c'è scritto sul libretto. È questo infatti l'unico sistema che c'è per essere sicuri che il proprio autoveicolo corrisponda ad una delle classificazioni imposte dalle direttive ambientali dell'Ue: Euro 1, Euro 2, Euro 3 e, a partire dal prossimo anno anche Euro 4.

Euro1. Non si tratta solo di etichette. A ciascuna di queste diciture corrispondono una serie di caratteristiche tecniche che dovrebbero indicare che il vostro veicolo inquinava meno delle vecchie auto. Per esempio, la direttiva che aveva imposto la fase chiamata «Euro 1» nel '93 era quella che introduceva l'obbligo di installazione della marmitta catalitica, in grado di abbattere in maniera consistente le sostanze inquinanti emesse dai motori delle macchine.

Euro2. Da «Euro 1» si è poi passati, nel 1996, alla fase «Euro 2» che introduceva l'obbligo anche per le auto diesel di abbattere in maniera consistente le loro emissioni di inquinanti, grazie a quel sistema che è poi stato conosciuto come ecodiesel.

Euro3. Dopo queste manovre si è poi passati agli Euro 3. «Dal 1 gennaio del 2001 le automobili immatricolate nel territorio dell'Ue - spiega Maurizio Picca di Legambiente - devono essere dotate di un particolare sistema di autodiagnosta in grado di segnalare i malfunzionamenti che fanno salire le emissioni nocive da parte del motore».

Euro4... e poi? Ma oltre a queste limitazioni, a partire dal prossimo 1 gennaio 2006 lo standard di riferimento sarà costituito dalla normativa Euro 4. Naturalmente le vetture non omologate Euro 4 potranno comunque essere utilizzate, ma tra pochi anni, in caso di blocchi alla circolazione, potrebbero essere le prime a venire «stoppage», come avviene già oggi per i veicoli non catalizzati. Un problema, questo, di cui i costruttori sono ben consapevoli, al punto che l'immatricolazione di veicoli in regola con lo standard Euro 4 è già iniziata da tempo, mentre le «vecchie» Euro 3 nei prossimi mesi sono destinate a essere smaltite attraverso consistenti sconti praticati dai concessionari. In questo caso, starà al consumatore valutare l'opportunità di aderire a una promozione sulla carta particolarmente allettante, ma che potrebbe rivelarsi un boomerang di qui a pochi anni. «Già oggi molte case automobilistiche - spiega Picca - cercano di vendere a prezzi più contenuti auto omologate Euro 3. Certo sul momento è più vantaggioso, ma poi c'è il rischio che la propria auto non possa più essere usata in caso di blocchi del traffico».

lettera aperta dell'assemblea delle redazioni de l'Unità

Lettera aperta dell'assemblea delle redazioni dell'Unità ai soci della Nuova Iniziativa Editoriale.

«Il 21 febbraio deciderete il futuro della Direzione giornalistica dell'Unità. È un appuntamento cruciale per il futuro stesso del giornale e di quanti, redattori e poligrafici, hanno contribuito assieme a voi e alla attuale Direzione giornalistica a riportare l'Unità in edicola e a farla essere una voce autorevole, indipendente, critica nel panorama dell'informazione italiana.

Una voce forte del suo rapporto con i lettori; una voce radicata nel mercato editoriale. Una voce scomoda. Scomoda per il coraggio dimostrato, giorno per giorno, nel raccontare e denunciare i guasti prodotti da un potere politico-mediatico che, nel campo nevralgico dell'informazione, gradisce i suditi e non tollera voci critiche.

Il 21 febbraio deciderete il futuro dell'attuale direzione giornalistica. Ne avete, in quanto azionisti, diritto e poteri. Per quanto ci riguarda, in questo delicatissimo frangente vogliamo dirvi che non vediamo ragione alcuna per spezzare il legame, per troncare il rapporto con l'attuale Direzione giornalistica.

Sarebbe un errore grave, forse irrimediabile. E al tempo stesso apparirebbe un regalo fatto a quanti in questi 4 anni, a cominciare dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi e ai suoi tanti sodali politici e «mediatici», hanno cercato di zittire, emarginare, criminalizzare l'Unità con accuse ignobili, con dossier vergognosi.

Questa redazione, questo Cdr, hanno in tempi non sospetti avvertito la necessità e

l'urgenza di definire, assieme alla proprietà e alla Direzione giornalistica, un serio piano di rilancio del giornale; un piano che sul recupero dello spirito originario e vincente della «nuova Unità» - quello cioè di un giornale autonomo, in relazione non subalterna con l'opposizione di centrosinistra - innestasse una qualità dell'informazione più ricca, aggressiva, approfondita - capace di intercettare nuovi target di mercato. Per questo, e da tempo, abbiamo chiesto certezze. Certezze sugli investimenti necessari a supportare in modo adeguato il rilancio del giornale e la sua pubblicizzazione. Certezze sul supporto, di risorse e fiducia, alla Direzione giornalistica, perché nessun direttore, neanche il più capace, potrebbe affrontare le sfide del futuro con risorse riscaldate e una fiducia a metà.

Ma un futuro positivo per l'Unità non può fondarsi su una rottura con il passato, con la storia di questi 4 anni che rivendichiamo con orgoglio perché di questa storia siamo stati, noi giornalisti e poligrafici, parte attiva, assieme a voi e alla Direzione giornalistica.

Questa lettera aperta non vuol essere una prova di forza. Vuole invece essere l'espressione di una speranza che, se siamo certi, è condivisa dagli oltre 60mila acquirenti che ogni giorno scelgono l'Unità in edicola, perché ne condividono idee, battaglie, passioni civili e politiche. Una rottura del rapporto con l'attuale Direzione giornalistica rischierebbe di lacerare anche il legame con una parte significativa dei nostri lettori.

Questa rottura non verrebbe compresa, tanto meno giustificata».

Roma, 14 febbraio 2005

Liberiamo la pace

Giuliana, Florence, Hussein tutti gli ostaggi e il popolo iracheno

Manifestazione nazionale

proposta dal manifesto

Roma, 19 febbraio

ore 14, Piazza della Repubblica

ore 17 **Concerto**

al Colosseo

per informazioni: segreteria@mow.it

per adesioni: adesioni@mow.it

www.fermiamolaguerra.it

