

ECONOMIA ITALIANA

IL TERREMOTO AL SUD

a pag. 16

Nuove scosse. Evacuati due paesi nel Molise

a pag. 16

Umbria. A 5 anni dal disastro ricostruzione al traguardo

a pag. 17

San Giuliano. Sotto inchiesta la scuola per il sopralzo

L'Onu sceglie l'Italia per la conferenza sul protocollo per clima e inquinamento: si passerà dai programmi all'applicazione delle intese

Kyoto, la prossima tappa a Milano

Il congresso mondiale si svolgerà a dicembre 2003 con centinaia di delegazioni e 5mila persone

MILANO ■ Il protocollo di Kyoto si trasferirà a Milano. Ieri a Nuova Delhi l'Onu ha deciso che la prossima conferenza mondiale per discutere il protocollo internazionale sull'inquinamento dell'aria e sui cambiamenti del clima si terrà fra un anno in Italia, nella città che ogni inverno minaccia di fermare il traffico nel tentativo di frenare lo smog. Una vittoria dell'Italia, dopo che alla guida del ministero dell'Ambiente Altero Matteoli (ma già ai tempi del suo predecessore Willy Bordon) il nostro Paese si era conquistato il ruolo di prim'attore nelle negoziazioni mondiali in campo ecologico.

Protocollo. La riunione di Milano, in altre parole, sarà quella in cui per la prima volta sarà chiusa la fase dei programmi (cominciata nel '97 con la firma del Protocollo) e si passerà all'applicazione e alla gestione delle intese ambientali. Le decisioni prese nelle sale congressi della Fiera non saranno orientative ma, questa volta, obbligatorie per tutto il mondo.

Convegno mondiale. Il congresso mondiale dell'ambiente si terrà fra un anno, dall'11 al 12 dicembre 2003, con il prelo della Fiera di Milano, che ha già dato ai negoziatori internazionali un assenso di massima. È previsto l'arrivo di centinaia di delegazioni da tutto il mondo, circa 5 mila persone, ai quali si aggiungeranno esperti, scienziati, rappresentanti di aziende e di organizzazioni. E non mancheranno gli ecologisti, dalle associazioni più "sobrie" fino ai movimenti no-global, com'era avvenuto un anno fa all'Alja e poi a Bonn.

Il Canada e la Russia pronti a ratificare gli accordi ambientali

Europa compatta. Ma dai negoziati internazionali sull'ambiente in corso a Nuova Delhi emerge che i negoziatori hanno visto un ruolo centrale nella comunità internazionale un punto di riferimento importante. Fondamentale anche una forte convergenza dei delegati dell'Unione europea, secondo i quali la conferenza dei paesi programata in Italia sarà anche la conferenza "voluta" dall'Unione europea.

Protocollo di Kyoto. L'appuntamento si chiama Cop 9, cioè il nono incontro della Conferenza delle parti, e seguirà il Cop 8 ora in corso a Nuova Delhi. Ma sarà un appuntamento speciale: sarà il primo incontro nel quale i negoziatori internazionali non parleranno di promesse vaghe, ma applicheranno nella realtà il Protocollo di Kyoto. Entro Natale — ha assicurato il primo ministro Jean Chrétien — il Canada ratificherà l'accordo ambientale, mentre l'Australia dovrebbe aderire anche alla Russia. Con la ratifica di questi due Paesi sarà raggiunto quel 55% delle emissioni mondiali di anidride carbonica (il gas accusato di cambiare il clima) che imporrà a tutto il resto del mondo l'applicazione del

LA SPESA PER L'AMBIENTE

Investimenti previsti in Italia per il protocollo di Kyoto, in milioni di euro

Industria elettrica	
● Centrali a gas	1.984
● Espansione capacità import per 2.300 MW	85,2
● Rinnovabili per 2.800 MW	4.950
Civile	
● Efficienza dei consumi finali	63
Trasporti	
● Autobus e veicoli privati a Gpl e metano	880
● Ottimizzazione del trasporto privato	60
● Rimodulazione dell'imposizione fiscale	
Altri interventi	
● Export di tecnologie ambientali	920-2.650



Per le centrali «pulite» pronti 279 progetti

MILANO ■ Secondo il piano italiano per ridurre le emissioni di anidride carbonica, nei prossimi anni per rispettare il Protocollo di Kyoto saranno realizzati impianti pari a 3.200 megawatt con la tecnologia del turbogas a ciclo combinato, con investimenti per 1.984 milioni di euro. Ma sarà rafforzata la capacità di importare elettricità per altri 2.300 megawatt — questa la stima del "piano Kyoto" elaborata da Cipe — ci sarà un'ul-

teriore crescita per 2.800 megawatt delle centrali alimentate con fonti rinnovabili, cioè quelle che non producono fumo.

Le linee guida del Cipe: investimenti fino a 9 mld per tagliare le emissioni

Le aziende energetiche credono nelle centrali elettriche alimentate con fonti rinnovabili. In Italia sono centinaia i progetti di nuovi impianti alimentati soprattutto con il vento e con l'acqua, ma anche centrali a "biomasse" (legna, paglia, scarti dell'industria del mobile e altri combustibili vegetali). Secondo un censimento compiuto agli inizi di ottobre dal ministero delle Attività produttive.

Ma i programmi per migliorare l'efficienza energetica e risparmiare sulle emissioni di anidride carbonica passano anche per le tecnologie convenzionali. Le grandi centrali alimentate con i combustibili convenzionali (olio combustibile e carbone) hanno rendimenti modesti e riescono a trasformare in elettricità non più del 30-40% dell'energia immessa. Molto più alto il rendimento delle centrali turbogas a ciclo combinato, alimentate con metano, più costose ma poco inquinante e con efficienze energetiche vicine al 60%, e delle nuove tecnologie del carbone ad alta efficienza. Tant'è che tutte le società elettriche hanno programmato investimenti per quasi 40 mila megawatt, quanti ne stima il censimento compiuto agli inizi di ottobre dal ministero delle Attività produttive.

La delibera Cipe con le linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione dei gas serra prevede in tutto investimenti per un minimo di 8,9 miliardi di euro. L'obiettivo è tagliare a 540,1 milioni di tonnellate di anidride carbonica le emissioni tra 10 anni.

J.G.

ALLARME MALTEMPO

Nubifragio a Roma: anche il Colosseo finisce sott'acqua

MILANO ■ Ancora una giornata di maltempo nel Centro Italia, dopo le violente grandinate di giovedì che hanno mandato in tilt l'autostrada del Sole nel triangolo Umbria-Toscana-Lazio spezzando in due il Nord e il Sud del Paese (nella mattinata di ieri l'Autosole è stata completamente riaperta al traffico).

Roma sott'acqua. Ieri è toccato a Roma finire letteralmente sott'acqua, mentre frane a allagamenti hanno colpito la Maremma. Nella capitale, in particolare, la pioggia ha raggiunto punte di notevole intensità.

Nei giro di 12 ore sono caduti su Roma 78 millimetri di acqua, più di quanto piove in media nell'intero mese di novembre. Un vero e proprio nubifragio ha investito la zona nord della città, dove l'acqua caduta ha raggiunto addirittura i 146 millimetri. Scene da acqua alta, come in piazza San Marco a Venezia, si sono verificate nel pieno centro storico di Roma: davanti al Colosseo.

Scene da acqua alta, come in piazza San Marco a Venezia, si sono verificate nel pieno centro storico di Roma: davanti al Colosseo. L'allagamento della stazione di Ponte Galeria ha poi causato, per alcune ore, l'interruzione del collegamento ferroviario con l'aeroporto di Fiumicino, a sua volta in difficoltà per la pioggia e il forte vento. E sempre nelle stesse ore una tromba d'aria ha investito Ostia. Il sindaco di Roma, Walter Veltroni, ha annunciato che il Comune chiederà aiuto al Governo per far fronte ai danni causati dal maltempo. Il livello del Tevere si è però mantenuto nei limiti di guardia.

Maremma allagata. Violenti nubifragi hanno colpito le colline della Maremma, provocando allagamenti e frane soprattutto nella parte meridionale della provincia di Grosseto. Alcuni corsi d'acqua hanno rotto gli argini, come il torrente Elsa, allagando decine di ettari di coltivazioni. La massa di acqua precipitata dalle colline ha interrotto lo statale Aurelia (poi riaperto) e danneggiato altre arterie stradali. Allagamenti anche a Grosseto, con interruzioni del traffico in alcuni sottopassi, mentre sono finiti sott'acqua scantinati, negozi e garage nelle zone più basse della città.

M.Mor.

GENOVA

A poche settimane dalla piena operatività di Marco, ovvero dell'accordo che lega Contship Italia con Db Cargo, l'ombra delle ferrovie tedesche sul sistema logistico e dei trasporti intermodali italiani tende a farsi ogni tanto sentire. In occasione di un incontro di Francoforte, la conferma di un ruolo potenziale leader destinato a erodere la posizione di Trenitalia è giunta nei giorni scorsi a margine di un convegno organizzato a Genova dall'Autoreità portuale di Trieste proprio sul tema della liberalizzazione ferroviaria.

Klaus Lippstreu, direttore generale del primo gruppo lo-

Lippstreu (Db): nel trasporto merci spazio solo per chi rileverà aziende logistiche

La sfida tedesca a Trenitalia

gistico europeo, quello Schenker (Stinnes) che recentemente è rientrato nell'orbita di Deutsche Bahn (Dh), prevede che entro i prossimi 5-7 anni il trasporto ferroviario delle merci in Europa sarà pressoché monopolizzato da non più di tre gruppi che, attraverso acquisizioni di aziende logistiche, saranno in grado di fornire un servizio logistico integrato a livello continentale. I primi due posti — ha sottolineato Lippstreu — sono già opzionati da Db e dalla francese Snf.

In lista di attesa per occupare la terza posizione ci sono molti gruppi (Trenitalia cargo inclusa), ma il risultato sarà determinato dalla capitalizzazione e quindi dalla capacità di investire in modo rilevante nell'acquisizione di aziende logistiche.

Sempre secondo le previsioni formulate dai vertici della Schenker, non esisterà più una scelta intermedia: le società ferroviarie dovranno decidere se essere molto gran-

di o molto piccole e in questo ultimo caso potranno candidarsi a servire mercati di nicchia.

Uno scenario a dir poco allarmante per l'Italia, Giuseppe Sciarone, amministratore delegato di Rail traction (una società che si dedicherà esclusivamente alla trazione ferroviaria), ha ricordato come il cammino compiuto dalle ferrovie italiane sia andato in direzione esattamente contraria. Le Fs hanno infatti in anni recenti ceduto due parte-

cipazioni strategiche in Contship Italia (la società che oggi ha chiuso le porte del mercato italiano a Db) e in Saima Avandero (oggi controllata dalle ferrovie belghe) e, vista la scarsità di risorse per investimenti (di Fs ma anche del governo italiano), sembra improbabile uno shopping internazionale di società logistiche. Basti pensare che le ferrovie tedesche hanno pagato per l'acquisizione di Schenker-Stinnes qualcosa come 3,5 miliardi di euro.

Alta velocità ferroviaria, viabilità, poli produttivi e commerciali

Modena rilancia le infrastrutture Al via maxiprogramma da 2 miliardi

MODENA ■ Investimenti in nuove infrastrutture per oltre 2 miliardi di euro. Così Modena intende ripartire attraverso la realizzazione di una complessa serie di interventi di riassetto urbanistico, di riconversione di vecchie aree industriali cittadine e di modernizzazione della viabilità stradale e ferroviaria. Sono opere attese da anni nella città emiliana rimasta legata a un sistema di trasporti inadeguato. Gran parte delle nuove infrastrutture sono già finanziate o in via di finanziamento. In alcuni casi i lavori sono in via di realizzazione.

«Queste opere arrivano in ritardo ma sono indispensabili a garantire lo sviluppo — dice Vittorio Fini, presidente dell'Unione industriali di Modena —. Per troppo tempo ci sono state divisi tra le istituzioni che hanno rinviato decisioni indispensabili. Ora la situazione si è sbloccata. La viabilità, che attualmente è insostenibile, sarà resa più efficiente, e la mappa del centro storico completamente ridisegnata. Questi interventi daranno un nuovo slancio all'economia modenese».

Nei capoluoghi di viabilità ferroviaria un investimento di 694 milioni di euro è stato destinato alla realizzazione della linea ad Alta velocità nel nodo ferroviario di Modena, sulla tratta Milano-Bologna. Lo stato di avanzamento è del 13 per cento.

Fini (Assindustria): «Con questi interventi un nuovo slancio all'economia locale»

dei lavori è del 16 per cento. Sono previste due interconnessioni (Modena est e ovest) della nuova linea con quella vecchia. Altri 60 milioni di euro sono destinati al nuovo scalo merci che, dalla posizione attuale nel centro cittadino, sarà spostato a Marzaglia, una località vicino a Modena, e collegato con una bretella allo scalo merci di Dinazzano, nel cuore del di-

stretto ceramico. Lo scalo di Marzaglia avrà un'estensione di 210 mila metri quadrati, con altri 30 mila metri destinati a magazzino merci, uffici e parcheggi, e raggiungerà una potenzialità di movimentazione di 3 milioni e 800 mila tonnellate l'anno, con 26 treni giornalieri (13 per il traffico tradizionale e 13 per quello intermodale).

L'ulteriore fase dei lavori dello scalo merci è prevista per il 2006. Sul versante della viabilità stradale, un investimento complessivo di 340 milioni di euro consentirà l'alleggerimento del nodo modenese dal traffico pesante e il miglioramento dei collegamenti con le aree industriali più importanti. Dopo l'accordo tra Regione Emilia-Romagna e Società Autostrade, e la conferma del ministro per le Infrastrutture Pie-

tro Lunardi, 125 milioni di euro sono stati stanziati per realizzare la quarta corsia dell'Autosole, nel tratto tra Bologna e Modena. I lavori sono già iniziati.

Vi sono poi, sul fronte della viabilità, altri due interventi di rilievo. Il primo riguarda la bretella autostradale Campeggiano-Sassuolo, un tratto di strada lungo circa 15 chilometri che collegherà il distretto modenese della ceramica con l'Autobrennero. L'opera che dispone di un finanziamento pubblico di 175 milioni di euro, dovrebbe essere mandata in appalto con la procedura della legge obiettivo. Il secondo intervento è il completamento del sistema della tangenziale con la costruzione della "Complanarina", che collegherà la tangenziale stessa con l'uscita di Modena Sud sulla A1.

LE OPERE IN PROGRAMMA

Opera	Costo in milioni di euro	Finanziatore
RETE FERROVIARIA SCALO MERCI		
Alta velocità. Attraversamento del nodo ferroviario di Modena	694	Ferrovie Nord e Stato
Nuovo scalo merci a Marzaglia	60	Ferrovie Nord e Stato
Ammodernamento della stazione ferroviaria	7,3	Ferrovie Nord e Stato
RETE STRADALE E VIABILITÀ		
Costruzione della bretella autostradale Campeggiano-Sassuolo	175	Regione Emilia-Romagna e Stato
Realizzazione della quarta corsia autostradale della A1 Bologna-Modena-Milano	125	Autosole
Realizzazione della "Complanarina", il collegamento della tangenziale con l'uscita autostradale di Modena Sud	40	Autosole
URBANISTICA		
Recupero urbanistico fascia ferroviaria e miglioramento viabilità cittadina	362	Comune di Modena e privati
Nuovi parcheggi per 1.000 posti	14,5	Comune di Modena e privati
Realizzazione "Cittanova 2000"	50	Comune di Modena e privati
TRASPORTI PUBBLICI		
Costruzione della metropolitana*	500	Ministero per le Infrastrutture
TOTALE	2.027,8	

* L'entità del costo si riferisce allo studio di prefattibilità

hanno già battezzato questo nuovo quartiere di 80 ettari di superficie, la "Città del Nord". Oltre 15 milioni di euro saranno investiti nella realizzazione di parcheggi (più di mille posti auto) in varie zone della città. Ancora in fase di studio invece i progetti di realizzazione della metropolitana (che è stata inserita fra le priorità nella lista della legge-obiettivo del ministero delle Infrastrutture) e di "Cittanova 2000", un'area dedicata a commercio, servizi, insediamento di aziende innovative e dove troverà spazio anche il parco tematico "Modena città dei motori".

«Queste opere hanno il fine di reinterpretare la città di Modena», ha sottolineato il sindaco di Modena, Giuliano Barbolini.

«Il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari e la riqualificazione urbanistica della città sono un contributo innovativo importante per la funzionalità del sistema economico e per la qualità della vita delle persone».

ROBERTO FABEN