

AMBIENTE VITA

Mensile di Ambiente e Vita Anno III Numero 11 - dicembre 2002

CRESCITA CONTINUA

quest'anno a Montecatini, la tradizionale convention di Ambiente e Vita: aumento degli iscritti e nuovi progetti



Sulla Majella con la troupe di Sereno Variabile



Acquacultura come presidio del territorio, A/V in Toscana con il ministro Matteoli





CAMPAGNA ABBONAMENTI

ANNUALE	EURO	50,00
GIOVANI (sotto i 18 anni)	EURO	16,00
AZIENDALE (cinque copie)	EURO	200,00
SOSTENITORE	EURO	250,00

Per ricevere ogni mese direttamente in abbonamento postale la rivista è necessario effettuare il versamento utilizzando il c/c postale n. 89434005 intestato a Ambiente e'è Vita, via del Gambero 37 - 00187 Roma



Perché abbonarsi ad AmbienteVita

HA RAGGIUNTO

il terzo anno di pubblicazione

RAPPRESENTA

la voce ufficiale dell'associazione

AGGIORNA

sulla normativa ambientale



Direttore NINO SOSPIRI
Direttore editoriale FERNANDO FERRARA
Direttore responsabile TOMMASO MOLINARI

Hanno collaborato:

FELICE AMATO, ANACLETO BUSA, SERGIO BISIANI, PINA CACCIAPUTI, CARLO DI PALO, BRUNO ESPOSITO, BEATRICE GATTA, SONIA GIGLIETTI, PAMELA IORI, MICHELA LEONARDI, GIORGIO MARCENARO, EDOARDO MICATI, TIZIANO MONTELEONE, PATRIZIO SCHIAZZA, SALVATORE SCOTTO DI SANTILLO, GIANCARLO SFORZA, ALESSIA TANCREDI

Segreteria di redazione:

CARLA BINAZZI

Stampa:

INTERLINEA SNC

Autorizz. Tribunale di Roma n. 578 del 13/12/1999 - Sped. In Abb. Post Art. 2 comma 20, lett. C Legge 662/96

Per abbonamenti chiamare: 06.6791316

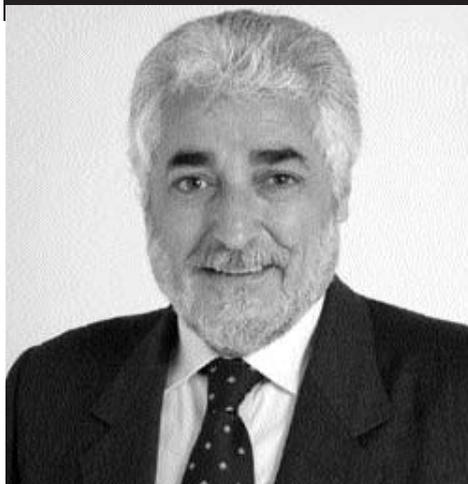


Mobilità urbana sostenibile

L'editoriale di DICEMBRE

L'elevata presenza di veicoli circolanti nelle città, in costante crescita dal 1996, e il conseguente aumento del tasso di inquinamento dell'aria rappresentano un problema dal quale le amministrazioni comunali non possono più prescindere e sul quale anche l'esecutivo è chiamato a fornire chiare linee di indirizzo per ottenere un miglioramento più generale della qualità della vita e il raggiungimento di obiettivi di mobilità sostenibile.

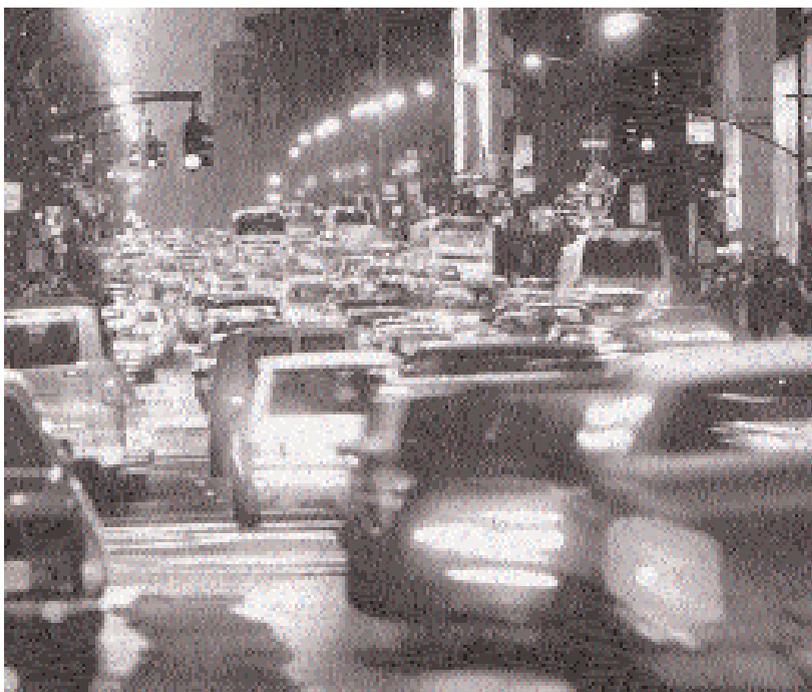
Al fine di adottare interventi concretamente realizzabili, utile si presenta l'approfondimento e la conoscenza dei principali indici di settore: vasto e variegato appare il confronto tra i vari comuni della Penisola. L'indicatore delle autovetture per abitanti pubblicato di recente dall'Acis su elaborazione di dati Istat evidenzia, infatti, valori elevati a Roma (684,4 autovetture ogni 1000 abitanti), Perugia (673,0 autovetture per 1000 abitanti) e a Cagliari e Torino (circa 651 autovetture per 1000 abitanti). Valori più contenuti risultano, invece, a Venezia (427,6 autovetture per 1000 abitanti), dovuto essenzial-



A CURA DEL PRESIDENTE NINO SOSPIRI

mente alla peculiare configurazione territoriale, e a Genova (476,8 autovetture ogni 1000 abitanti), dove il minor tasso di motorizzazione è associato ad un'elevata presenza di motoveicoli (131,9 motocicli per 1000 abitanti). Per limitare l'inquinamento atmosferico, le amministrazioni locali sono impegnate a regolamentare il trasporto privato e a ridurre il numero di autovetture circolanti come misura di prevenzione attraverso

lo strumento del Piano Urbano del Traffico, già previsto dalla riforma del Codice della Strada del '92. Il Ministero dell'Ambiente, inoltre, in collaborazione con quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha promosso politiche di incentivazione al "trasporto collettivo", all'uso di motocicli ecologici e alla mobilità sostenibile.



Si tratta di provvedimenti necessari, la cui diffusione dovrà essere ulteriormente incentivata, coinvolgendo ed informando sempre più gli utenti finali sulle buone consuetudini per il risparmio di risorse ambientali attraverso opportune campagne di sensibilizzazione.

Tradizionale appuntamento per A/V con la conferenza programmatica

A Montecatini Terme

per parlare d'Ambiente

La consueta conferenza programmatica tra i responsabili dell'associazione culturale e di volontariato Ambiente e Vita si è tenuta quest'anno dal 29 novembre al 1 dicembre per dibattere sulle nuove prospettive di sviluppo insieme al presidente dell'associazione, On.



Nino Sospiri, e al segretario nazionale, Fernando Ferrara. La tre giorni ha avuto luogo in terra toscana, nella suggestiva cornice di Montecatini Terme, località amena immersa nel verde delle colline toscane. L'ospitalità è stata curata dalla sezione Toscana dell'associazione e, in prima persona, dal segretario regionale Giancarlo Calderoni.

Vasto ed articolato il calendario della riunione. La prima sessione, tenutasi sabato 30 sotto la presidenza del coordinatore nazionale Anacleto Busà, ha visto la partecipazione attiva dei Responsabili Regionali e Provinciali dell'associazione, che hanno illustrato le iniziative e le attività promosse negli ultimi dodici mesi e hanno avanzato utili suggerimenti per continuare ad accrescere la diffusione dello spirito guida della compagine, volta a diffondere e concretizzare le idee di "sviluppo sostenibile" e di salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente e delle tradizioni culturali della nostra Nazione. Positive ed incoraggianti sono state le relazioni presentate, che hanno disegnato uno scenario di

crescita e nuove adesioni, concretizzate nel superamento della barriera dei trentamila iscritti e nelle collaborazioni nate con diverse istituzioni comunali, provinciali e regionali per la realizzazione di progetti di educazione ambientale, recupero di aree di pregio dimesse, partecipazione ad organismi di controllo e indirizzo, gestione di aree verdi, pubblicazioni scientifiche di diffusione e riscoperta di tradizioni popolari dimenticate. Nel pomeriggio del sabato si è invece svolto il Convegno sul tema "La Montagna: quali risorse", che ha visto la qualificata partecipazione del presidente del Parco Nazionale della Majella, Cesare Patrone; del commissario straordinario del parco regionale abruzzese dei Monti della Laga, Giulio De Collibus, e dell'esperto per conto dell'associazione delle zone di montagna, Patrizio Schiazza.

La mattinata della domenica è stata prevalentemente dedicata al Convegno "Terme, salute e ambiente"; nell'occasione tra i relatori è intervenuto l'assessore alle Politiche Sociali di Montecatini, Riccardo Sensi, ha



dimostrato di condividere totalmente i principi fondanti di Ambiente e/è Vita nel sostenere che ci debba essere "un equilibrio virtuoso tra uomo e ambiente", equilibrio che prevede un ambiente funzionale alle esigenze umane ed un uomo che sappia apprezzare e valorizzare il contesto naturale nel quale si inserisce. Una positiva sorpresa è stata la comunicazione dell'apertura di una sede concessa dal comune di Montecatini ad Ambiente e/è Vita.

A conclusione della convention, il presidente Nino Sospiri ha riconosciuto i lusinghieri risultati ottenuti e

La relazione del presidente Nino Sospiri

"Costituzione, educazione e semplificazione, così verso lo sviluppo sostenibile"

"Siamo una realtà in crescita, che in pochi anni ha ottenuto risultati altrettanto lusinghieri quanto altre associazioni ambientaliste faticano ancora a raggiungere nonostante una tradizione quattro, cinque, persino sei volte più antica della nostra".



ha sentitamente ringraziato i tanti volontari che con entusiasmo e senso del dovere continuano ad impegnarsi per affermare una diversa interpretazione del concetto di "difesa ambientale", basato sul principio antropocentrico che vuole ricollocare "l'uomo al centro del sistema ambiente".

ALESSIA TANCREDI

SCENE DA UN CONVEGNO
A Montecatini Terme sono convenuti numerosi i responsabili territoriali dell'associazione. La soddisfazione del presidente Sospiri



Il presidente nazionale di Ambiente e'è Vita, Nino Sospiri, ha ascoltato con attenzione gli interventi presentati dai numerosi responsabili territoriali dell'associazione "che hanno confermato quanto di buono stiamo facendo nel campo della difesa, della salvaguardia e del recupero dei beni naturalistici e ambientali".

"La nostra azione - ha spiegato Sospiri, che attualmente ricopre anche l'incarico di sottosegretario alle

Infrastrutture e ai Trasporti - necessariamente dovrà continuare a caratterizzarsi con l'impegno diffuso per promuovere la riforma costituzionale nel senso dell'explicitazione del concetto di salvaguardia e tutela dell'ambiente; con l'introduzione dell'educazione ambientale come materia curriculare nella scuola dell'obbligo e con la funzione di stimolo al Parlamento per conseguire il risultato della semplificazione legislativa".

Conoscere per apprezzare: l'insegnamento di Konrad Lorenz Strategie di riforma ambientale

Spesso ci domandiamo come poter migliorare il nostro ambiente ma in particolare modo ci ritroviamo a vivere cose e situazioni come se ormai fossero standardizzate senza conoscerne le cause e gli effetti. Questo circolo vizioso ha un denominatore comune che è la non conoscenza, con la conseguente non responsabilità di gesti, di quel che ci circonda.

L'importanza che deriva quindi dalla informazione è indubbia, ma quest'ultima deve essere adeguata, giusta e moralmente inequivocabile al fine di garantire la realtà dell'evento senza influenze demagogiche di parte. Si evince quindi che di primaria importanza è la formazione dell'individuo, sia culturalmente sia nei comportamenti civici.

Noi come associazione, ormai da quando siamo nati, ci battiamo con tenacia affinché sia inserito nei programmi scolastici di qualsiasi ordine e grado l'educazione ambientale, proprio per poter far scaturire quei comportamenti spontanei in difesa, tutela e valorizzazione di quel che ci circonda. Ci meravigliamo come ad oggi,

invece, non si sia provveduto in tal senso. In tutto il mondo è forte questa esigenza, le varie conferenze mondiali ci sottolineano questa sensibilità alla materia, nonostante questo però è ancora "privatizzata" la formazione in questo campo.

Lodevoli sono le varie iniziative intraprese da molteplici associazioni con il contributo dello Stato, ma non è più pensabile che strutture private, pur se di elevato valore, si sostituiscano agli organi ufficialmente preposti. E questo soprattutto perché ogni struttura associativa ha in seno una filosofia propria, tale da non garantire una formazione neutrale basata su elementi tecnico-scientifico.

Al fine di responsabilizzare effettivamente lo Stato in questo settore abbiamo altresì presentato attraverso rappresentanti parlamentari un disegno di legge di modifica della nostra Costituzione, con il quale chiediamo, integrando l'articolo 9 della stessa, l'inserimento della tutela dell'ambiente in tutte le sue forme.

L'approvazione di tale provvedi-

mento sarebbe la pietra miliare per l'avvio di una giusta legislazione che permetterebbe la soluzione di tante problematiche ad oggi irrisolvibili (basti pensare alla difficoltà di identificare un reato ambientale).

E' ormai Natale, e come tutti gli anni ci si appresta a fare il resoconto delle cose fatte, ma in particolar modo formuliamo gli intenti per l'anno nuovo. Tralasciando qui le valutazioni personali di ognuno di noi su quel che è stato, vorrei invece aprire l'anno nuovo con un pensiero comune, che derivi dalla nostra passione, è che trovo ben riassunto in questa citazione di Konrad Lorenz:

"Le verità dell'universo organico si impongono sempre più al nostro amore e alla nostra ammirazione e divengono sempre più belle quanto più profondamente si penetra in ogni loro peculiarità, ed è proprio insensato credere che l'oggettività della ricerca, il sapere, la conoscenza dei fenomeni naturali, possano far diminuire la gioia procurataci dalle meraviglie della natura. Anzi più l'uomo impara a conoscere la natura tanto più viene preso profondamente e tenacemente dalla sua realtà".

SONIA GIGLIETTI



Strategie di trasporto e progetti di sviluppo per una mobilità sostenibile

Europa, in ferrovia

solo il 35 per cento

In Francia e Germania, due paesi molto simili al nostro, si registrano valori oltre il 20 per cento. In Italia le merci trasportate su ferro arrivano, a malapena, al 10 per cento: il resto viaggia prevalentemente su gomma, oltre l'85 per cento. Gli stessi valori, forse un poco meno disastrosi, si registrano nel settore passeggeri, ove comunque le ferrovie italiane trasportano 5-6 punti percentuali meno della media europea. Se consideriamo che sul totale dei costi esterni imputabili alla mobilità, il sistema gommato incide per il 95 per cento mentre la rotaia solo per il 3 per cento circa; che il rischio di morte del trasporto ferroviario è 26 volte inferiore rispetto al gommato (nel 2000 il rapporto è divenuto di 1 a 100: un morto per ferrovia contro cento sulle strade) e che per ogni unità di traffico trasportata su gomma (sia essa passeggeri che merci) vi è un aggravio di costi, rispetto alla ferrovia, tra il 60 ed il 125 per cento. Alla fine risulta che recuperare anche solo il 2 per

cento di quel trasporto merci che oggi, in maniera insostenibile, viaggia su strada significa recuperare ogni anno circa 390 milioni di Euro. Come dire: che la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina si ripagherebbe in circa 12 anni!

Nella precedente legislatura sono stati venduti come interventi ambientali gli incentivi alla rottamazione delle auto non catalitiche, adducendo al fatto che, essendo le nuove vetture più efficienti delle vecchie, attraverso lo svecchiamento del parco auto si potevano

ridurre le concentrazioni di inquinanti nell'aria. Quest'anno (molto più correttamente, al fine di aiutare un settore importante dell'industria italiana) è stata varata una norma molto simile. Ebbene, tra il 1995 ed 1999 i veicoli sono aumentati del 5,6 per cento e, nel contempo, il consumo di energia del 5,5 per cento e la produzione di CO₂ del 5,8 per cento (i morti sono aumentati del 1,85 per cento), il che dimostra esattamente il contrario dell'assunto, ovvero che dal punto di vista ambientale agire attraverso il rinnovo del parco auto non rappresenta la risposta adeguata all'abbattimento dell'inquinamento e dei costi (sia ambientali che non). Anche per quel che attiene le casse dello Stato è bene far notare che tali incentivi hanno portato qualcosa come 50 milioni di Euro l'anno: 1/15 di quanto ci consentirebbe di risparmiare una coraggiosa politica dei trasporti incentrata sui sistemi più compatibili con l'ambiente: ferrovie e

metropolitane.

Ciononostante, la rete ferroviaria della nostra Nazione, con un disegno ed una struttura che risalgono alla fine del secolo scorso, più che una maglia (omogenea) continua ad essere un sistema ove sussistono più livelli sovrapposti e ben distinti. In uno vi sono i 3 assi fondamentali, 2 longitudinali per i collegamenti nord-sud (le dorsali tirrenica ed adriatica, quest'ultima con molte tratte ancora a singolo binario) ed uno posto nella pianura Padana, per i collegamenti est-ovest (la Torino-



Venezia). Nel secondo livello troviamo altre linee, tra cui le trasversali, con caratteristiche di molto inferiori rispetto alle precedenti. Infine, su altri livelli, ci sono le altre linee, adduttrici, con caratteristiche spesso da terzo mondo. Mentre i traffici verso l'est aumentano ogni anno di valori dell'ordine del 20 per cento le reti di collegamento con questi paesi nel nostro territorio sono particolarmente obsolete e del tutto incapaci a rispondere alle nuove richieste. Per questi motivi l'UE si sta orientando (con tutti i relativi finanziamenti) verso un nuovo corridoio ferroviario a nord delle Alpi. Passati, in via definitiva, i due collegati alla legge Finanziaria 2002, "Infrastrutture" ed "Ambiente", possiamo affermare che dalle parole si passa ai fatti. Superati gli ostacoli legislativi ed ottenuti gli strumenti necessari, è giunto il momento di rimboccarsi le maniche per realizzare, nel più breve tempo ed in maniera sostenibile, quelle infrastrutture tanto necessarie quanto indispensabili al nostro Paese.

L'istituzione degli osservatori ambientali, peraltro già sperimentati nei cantieri dell'Alta Velocità, permetterà di tenere sotto controllo la rispondenza delle opere, sia nella fase di realizzazione che in quella d'esercizio, alle condizioni poste a base per l'approvazione ambientale dei progetti a seguito della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA). Il meccanismo sembra avviato: ci sono i primi, consistenti, finanziamenti; c'è la procedura per l'attivazione di questi e l'avvio spedito dei relativi cantieri o delle fasi di progettazione; ci sono anche tutti gli strumenti e le procedure per il costante monitoraggio (temporale, ambientale, tecnico e finanziario) degli interventi strategici che s'intendono realizzare. Nondimeno, permangono segnali che non ci consentono di vedere un futuro tutto in discesa (o in salita, a seconda della posizione da cui s'intende osservare il processo in atto). È necessario non sottovalutare alcuni indizi che possono oscurare l'orizzonte. Ad esempio, appare opportuno evidenzia-



re che nelle opere previste per i prossimi dieci anni, a fronte di 123 mld di euro stanziati per il rilancio delle infrastrutture, solamente 43,2 sono quelli previsti per il comparto ferroviario. Di questi, a fronte di una spesa di oltre 22,5 mld di euro stanziata per i prossimi 4 anni, cioè nel breve termine, sono poco più di 5 quelli destinati al trasporto ferroviario.

Allo stesso modo, il tentativo di estromettere la procedura di VIA per le Grandi Opere Strategiche, dal Ministero dell'Ambiente, pur se prontamente sventato dal Ministro Matteoli, desta qualche preoccupazione. Da questi ed altri segnali (si pensi al gran dibattito dei mesi scorsi sui ruoli dei general contractor, sulla

modifica di taluni articoli contenuti nella legge Merloni, etc.) nasce l'esigenza di elevare l'attenzione durante tutto l'iter realizzativo di ogni opera che, anziché migliorare le condizioni del sistema dei trasporti e, quindi, dell'ambiente, potrebbe risultare, diversamente, deleteria. In questo senso appare necessario adoperarsi per incrementare, sia complessivamente che per l'immediato futuro, la quota da destinare

alle modalità su ferro per ottenere un generale riequilibrio modale del sistema. Con la stessa coerenza si avverte la necessità di giungere, nel più breve tempo possibile, superata l'emergenza di dover avviare le



prime Opere Strategiche, ad un disegno complessivo e coerente delle infrastrutture.

Un documento che si concentri, soprattutto, sullo sviluppo (sia infrastrutturale, sia tecnologico, sia di sistema) delle modalità su ferro. In particolar modo sarà necessario favorire oltremisura le infrastrutture per il trasporto dei pendolari e per la mobilità cittadina e, nel contempo, anche pensare ad interventi di omogeneizzazione delle linee ferroviarie per fare di queste una reale maglia con tutti i risvolti positivi che questo comporta (in termini trasportistici - aumento della capacità complessiva - e, quindi, ambientali).

Una completa rivisitazione dei ruoli e dei valori numerici relativi alle varie modalità di trasporto, per la quale è necessario che



le scelte tecniche della progettazione siano politicamente chiaramente indirizzate, al fine di dare risposte adeguate alle reali esigenze della mobilità, senza sperpero di risorse. Scelte urbanistiche, territoriali e strategiche, sulle quali si dovranno confrontare Enti Locali, Regioni, Governo nazionale e le Parti sociali.

Da tale dibattito dovranno scaturire le macro definizioni degli indirizzi di sviluppo delle reti infrastrutturali, il cui impatto ambientale è bene che sia sin dall'inizio considerato e valutato, anche al fine di consentire una maggiore certezza in termini di tempi e costi complessivi.

È questa l'importante occasione e sfida che ci apprestiamo a sostenere per esprimere l'intrinseca capacità di rispondere alle reali aspettative dei cittadini e, nel contempo, per riaffermare che l'uomo non è elemento estraneo ed in antitesi con l'ambiente ma ne è parte integrante e con la sua azione, attenta e sapiente, può aiutarlo a crescere e svilupparsi.

GIANCARLO SFORZA

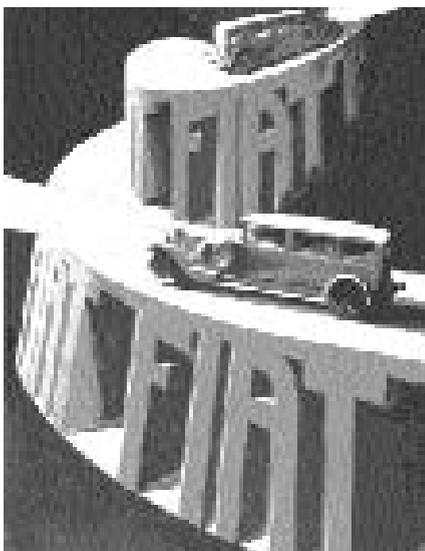


Una proposta "ecologica" per rilanciare la storica casa d'auto italiana

La crisi Fiat, un disastro annunciato

La crisi della Fiat non nasce oggi e il suo inizio si può far risalire ad alcuni decenni fa con la fine della gestione Valletta e con l'allontanamento di grandi managers nel campo della progettazione e della produzione. Con la scomparsa di forti e competenti personalità per la Fiat è iniziato un periodo di diversificazione prima e di declino poi della sua attività e importanza sui mercati nazionale ed estero. Con la gestione Romiti si è avuto un primo importante cambiamento, quello di diversificare le attività dell'azienda incrementando la presenza della Fiat nel settore finanziario e in quelli ad esso collegati. In effetti questa poteva considerarsi una mossa lungimirante in previsione del ridimensionamento del mercato dell'auto conseguente alla saturazione dello stesso e anche alla maggiore concorrenza derivante dalla caduta delle barriere doganali della Comunità Europea. Ma proprio per questo motivo occorre che al ridimensionamento delle attività produttive corrispondesse un miglioramento della qualità e lo sviluppo di una ricerca avanzata per la produzione di modelli tecnologicamente più competitivi. Questo è quello che la Fiat non è riuscita a fare con il risultato di subire un continuo ma inesorabile declino di qualità e di quote di mercato. Marchi prestigiosi come la Lancia ed l'Alfa Romeo, una volta caduti nell'orbita Fiat, hanno perso le caratteristiche di qualità di materiali e di stile il primo e di motoristica di avanguardia il secondo.

Anche per la lotta all'inquinamento la Fiat si è fatta sopravanzare da altre case automobilistiche europee



arrivando ultima nell'adozione dei catalizzatori e sottovalutando il potenziale di sviluppo della domanda di vetture diesel. Il risultato è stato un ritardo nella introduzione sul mercato di vetture catalizzate e di diesel di nuova generazione con grande vantaggio per la concorrenza, soprattutto tedesca, che ha cominciato a erodere progressivamente la supremazia Fiat in Europa e in Italia. Ovviamente il colpo di grazia è stato dato dalla completata liberalizzazione del mercato comunitario e dall'introduzione della moneta unica in Europa, che non hanno

più consentito operazioni commerciali basate sul dumping all'estero (listini scontati per l'esportazione) e certe forme di protezionismo in Italia appoggiate da Governi miopi e compiacenti.

Il risultato è sotto gli occhi di tutti: la Fiat, con la crisi dell'auto degli ultimi anni, ha perso più degli altri costruttori e con i recenti incentivi sulla rottamazione



continua a perdere quote di mercato in Italia e all'estero a favore dei suoi concorrenti più agguerriti e tecnologicamente più avanzati. Il titolo Fiat è crollato in Borsa e gli operatori economici incominciano a parlare dei titoli della casa torinese come di "azioni spazzatura".

La General Motors ha messo da tempo gli occhi sulla Fiat entrando anche in una grande alleanza di tipo finanziario che avrebbe dovuto concretizzarsi in un grande rilancio di quest'ultima ma che molto probabilmente mirava all'acquisizione a prezzi stracciati dell'azienda da parte del colosso americano con un inevitabile impatto negativo anche sull'occupazione. Infatti la General Motors non aderirà certamente all'opzione di acquisto totale delle azioni Fiat, previsto dai termini dell'accordo, se il prezzo non sarà adeguato al valore del momento e se non saranno stati completamente eliminati gli esuberanti di personale. D'altra parte la proprietà Fiat non sembra in grado di contrastare l'azione della General Motors e questo spiega la resistenza ad aderire alle sollecitazioni politiche, sindacali e della piazza per il mantenimento della produzione e dei posti di lavoro. Se così facesse, l'interesse della General Motors scenderebbe a zero e la Fiat verrebbe lasciata al suo destino.

Ma la caduta della Fiat nelle mani della General Motors, a parte i ridimensionamenti occupazionali, potrebbe portare veramente ad una inversione di tendenza e a una ripresa della sua presenza sul mercato nazionale ed internazionale? Noi riteniamo che ciò sia difficile perché non è pensabile che la General Motors voglia fare concorrenza a se stessa con la produzione in Italia di modelli della stessa categoria che già produce con maggiore successo soprattutto in Germania; quindi dovrebbe essere interessata più alle quote di mercato Fiat che ai suoi impianti. A meno che non si voglia utilizzare le strutture della Fiat, opportunamente riconvertite, per la produzione di veicoli di cui si possa ipotizzare una grande richiesta in un prossimo futuro. Potrebbe trattarsi di vetture con motori di nuova generazione con alimentazione a idrogeno se non addirittura di vetture elettriche per uso cittadino.

E' proprio la produzione di veicoli a trazione elettrica che potrebbe risultare interessante per la General Motors perché rappresenterebbe un settore complementare alla sua attuale produzione in Europa. Non bisogna dimenticare che ormai l'attuale livello di inquinamento nei centri urbani non è più accettabile e che i

veicoli elettrici, sia per il trasporto pubblico che per quello privato, rappresentano l'unica soluzione per lo sviluppo futuro di una mobilità urbana sostenibile. Perché questo si realizzi occorre però che le amministrazioni centrali e locali assumano una posizione decisa verso il circolante pubblico e privato alimentato a gasolio e a benzina, inclusi gli inquinanti motorini, e ne bandiscano progressivamente ma decisamente l'utilizzo in città. Questa garanzia potrebbe essere, unitamente all'accettazione di un piano per una drastica riduzione degli esuberanti di personale, l'altra condizione perché la General Motors si presti ad acquisire la completa gestione della Fiat.

Ma non sarebbe molto meglio che questo processo venisse sviluppato da imprenditori italiani? Non certo dall'attuale proprietà e direzione Fiat, che non hanno ne la capacità ne la volontà di affrontare questa sfida,

ma da una nuova linea imprenditoriale che sia in grado di formulare indirizzi e obiettivi produttivi competitivi e proiettati verso il futuro. In questo caso il Governo e le amministrazioni locali

potrebbero collaborare a questa azione con un chiaro e sostenibile piano di sviluppo della mobilità, a partire da quella delle città, che dia le necessarie garanzie di mercato alla rinnovata impresa dell'auto. Questa azione sarebbe infinitamente più efficace di qualsiasi sostegno economico e normativo quale quelli predisposti nel passato e permetterebbe di salvare e rilanciare sia l'impresa nazionale che l'occupazione.

Se amministratori pubblici e imprenditori saranno in grado di raccogliere questa sfida agendo in modo coerente e integrato tra loro, l'industria nazionale dell'auto potrà riprendere la sua corsa con maggiore sicurezza e competitività non solo sul mercato interno ma anche su quelli esteri. A questo punto anche la scelta delle alleanze con altri costruttori, ormai indispensabile per poter operare in un mercato globalizzato, potrà essere fatta in condizioni di parità e non di inferiorità come accade oggi.



GIORGIO MARCENARO

L'inaugurazione in contemporanea con una mostra sul restauro del libro

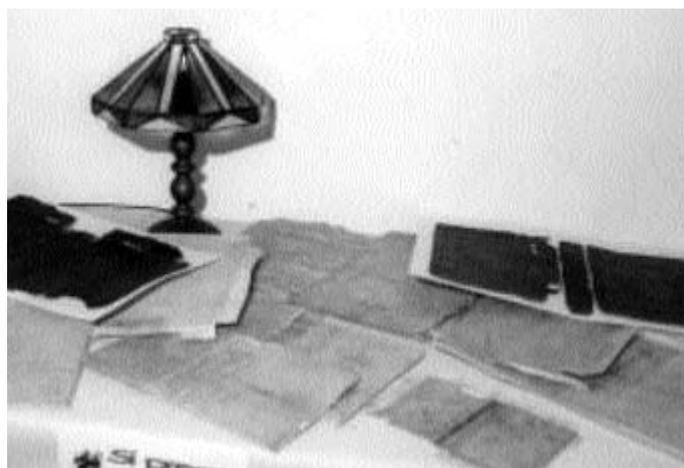
Una nuova sede di AVV in Sicilia, a Mezzojuso

Si è aperta la nuova sede di Ambiente e/è Vita in Sicilia, a Mezzojuso, antica e storica cittadina in provincia di Palermo, occasione per la quale si è organizzata nei locali del Castello una mostra sul Restauro e la Legatura d'arte del centro di Conservazione e Restauro dell'istituto " Andrea Reres" con il patrocinio del Comune di Mezzojuso.

L'istituto " Andrea Reres", che viene fondato dalle rendite del nobile albanese Andrea Reres per l'istruzione di giovani albanesi, ha sede nel vecchio monastero nato agli inizi del 1600 ed in seguito affidato all'Ordine dei Monaci Basiliiani d'Italia e qui trova ospitalità anche il prestigioso "Laboratorio di restauro del libro antico", che nasce per l'interessamento e dopo vari contatti fra la Biblioteca Nazionale di Palermo e Padre Dionisio Zito dei Monaci Basiliiani dell'Abbazia millenaria di San Nilo di Grottaferrata. Questi infatti già dagli inizi del secolo scorso possiedono un famoso Centro di Conservazione e Restauro del Libro presso la Baida Greca di Grottaferrata, dove ha sede l'Istituto Centrale delle Patologie per lo Studio, il Recupero ed il Restauro del Libro; e dove i Monaci da anni recuperano e ripristinano vecchi testi, con perizia di mestiere e notevole cura sui particolari e preziosi codici.

Il Centro di Restauro di Mezzojuso, grazie all'opera di Padre Dionisio Zito dei monaci Basiliiani di Grottaferrata che con volenterosi e con macchinari portati dal centro di Grottaferrata attrezza il Laboratorio a Mezzojuso, s'identifica come primo in Sicilia e nel mezzogiorno d'Italia e diviene subito un punto di riferimento per la salvaguardia e il ripristino, di numerose opere bibliografiche dell'isola e di tutta l'Italia meridionale, immense opere che giacevano in condizioni di degrado per fattori ambientali avversi e per incuria.

Diventa così un punto di riferimento per molte biblioteche dell'Isola e non, per la salvaguardia e il recupero di un immenso patrimonio bibliografico e archivistico che giaceva da secoli senza poter essere consultato per le pessime condizioni di conservazioni e di degrado. E ben presto arrivano i riconoscimenti dei cultori bibliografi e studiosi. Nel 1985 a Padre Zito per raggiunti



limiti d'età subentra Padre Samuele Cuttitta anch'egli monaco Basiliano, che ha frequentato il Gabinetto di Restauro e la Biblioteca Vaticana di Roma ottenendo l'attestato di Biblioteconomia proprio presso la Biblioteca Pontificia. Da allora, il Laboratorio inizia la propria attività con un'acquisizione professionale sempre più scientifica ed ottiene dall'Istituto Centrale per



la Patologia del Libro di Roma (Ministero per i Beni Culturali), l'abilitazione e l'iscrizione all'Albo Nazionale dei Restauratori Privati riconosciuti dal Ministero e dall'Assessorato Regionale Siciliano.

Nel 1997 Padre Cuttitta muore e lascia le sorti del Laboratorio di Restauro al nipote Matteo, che da oltre venti anni opera nell'opificio. La metodologia tecnica, sul restauro adottata da questo laboratorio, è basata principalmente sulla conservazione e il recupero di tutto ciò che è possibile recuperare. Su questa base si eseguono meticolosamente gli indirizzi dettati dall'Istituto Centrale di Patologia del Libro di Roma; Collegio preposto dal Ministero per i Beni Culturali, per la tutela del Patrimonio Bibliografico in Italia. Nella base dell'intervento è necessario analizzare lo stato di conservazione al fine di accertarne la necessità dell'intervento. Se il livello di deterioramento è tale da compromettere la sopravvivenza del volume s'interviene; ma non prima di aver individuato gli obiettivi che il restauro vuole conseguire, obiettivi mirati ad un'esecuzione logica degli interventi, senza sconvolgere il periodo storico ed eventuali tracce proprie del materiale. Avendo esaminato meticolosamente gli interventi si procede, naturalmente con le seguenti linee generali:

Collazione operazione preliminare al restauro, che consiste, nel controllo della numerazione, al fine di non sconvolgere la naturale posizione originaria dei fogli.

Smontaggio_s fascicolazione delle carte con tagli degli spaghi e eventuali capitelli e relativo smontaggio delle coperte.

Pulizia a secco consiste nella spolveratura e asportazione di eventuali impurità che potrebbe finire in eventuale lavaggio nelle fibre della carte.

Lavaggio proceduto da un test di solubilità degli inchiostri, il lavaggio si esegue con immersione delle carte in acqua, supportata da un "tessuto non tessuto", in tanti bagni quanti necessari al materiale da pulire.

Deacidificazione se le carte si presentano acide si procede con il bagno deacidificante, immergendole in una soluzione con carbonato di calcio e acqua per garantire una riserva alcalina alle fibre.

Rizzollatura al fine di restituire alla carta la consistenza perduta, si permette con questa fase di irrobustire le

fibre con metilcellulosa sintetica(Tylose Mh 2000). Riscarcimento delle lacune viene effettuato con l'inserimento nelle lacune con carta Giapponese, nelle parti mancanti.

Cucitura avendo indennizzato le mancanze e dopo aver composto i fascicoli il libro può essere ricucito, secondo la tipologia originale.

Rifiniture a questo punto verranno realizzati i capitelli e la preparazione dei cartoni o delle assi di legno con il rivestimento di questi ultimi con pelli o pergamene secondo peculiarità originali. A questo punto il libro è pronto per essere nuovamente consultato, ritornando a sfidare i secoli, sempre che, il tutore né abbia cura nella conservazione.

In mostra, svariate forme di restauro, su carta e mate-

riale membranaceo, con interventi di sutura degli strappi e delle lacune. Oltre il restauro sono stati esposti in mostra numerosi tipi di legature dalle più antiche alle più moderne.

All'inaugurazione della sede di Mezzojuso di Ambiente e/è Vita-Sicilia ha presenziato il sindaco di Mezzojuso, Sandro Miano, il Presidente del Consiglio Comunale, il segretario regionale di Ambiente e/è Vita-Sicilia, Angela Mazziotta, il responsabile provinciale di Palermo, Giuseppe Gennaro. Responsabile della sede Ambiente e/è Vita di Mezzojuso è Giuseppe Ferlisi. La festa ha avuto una larghissima partecipazione e suscitato molto entusiasmo; notevole l'apprezzamento per l'interessantissima mostra curata da Matteo Cuttitta responsabile dell'Istituto " Andrea Reres".



Scoprendo le verdi vallate delle Alpi Centrali: itinerario tra masi e castelli

Lo Stelvio, da riserva a risorsa

Scigno naturalistico delle Alpi Centrali, il Parco Nazionale dello Stelvio si offre al visitatore con splendide vallate modellate dalla forza erosiva dei ghiacciai, cime maestose che incorniciano praterie d'alta quota, foreste rigogliose attraversate da limpidi ruscelli, laghetti di rara bellezza. Il paesaggio è completato da villaggi e masi - le tipiche proprietà fondiari delle zone alpine, comprendenti il podere, la casa colonica e l'allevamento del bestiame - affascinanti testimonianze di architettura rurale in perfetta armonia con l'ambiente. La varietà morfologica che caratterizza il territorio del Parco dà vita ad ecosistemi differenti con flora e fauna eterogenei. Ricoprono i luoghi più umidi distese di ontani che ad altitudini maggiori lasciano posto a boschi di betulle. Ma, oltre i 2000 metri di quota, solo foreste di conifere: dominano qui l'abete rosso, il larice, il pino silvestre e qualche raro esemplare di abete bianco. Tra le specie botaniche più rare ricordiamo il 'ranuncolo dei ghiacciai', che non cresce al di sotto dei 3500 metri.

Ricca e diversificata è anche la fauna: popolano le ampie distese boschive cervi, caprioli, camosci e, in alcune valli, anche gli stambecchi un tempo scomparsi. Il territorio del parco vanta inoltre la presenza di tassi, marmotte, volpi, scoiattoli, ermellini e lepri. Numerose, poi, le specie di uccelli: dal gracchio corallino al corvo imperiale, dal picchio alla cornacchia, dal gallo cedrone al francolino di monte. Ed i grandi predatori quali la poiana, lo sparviero, il gufo, l'aquila reale ed il temibile 'avvoltoio degli agnelli' sorvolano le valli dello Stelvio, vera ricchezza del Parco, alcune delle quali note per le acque minerali e curative, come la Val di Rabbi conosciuta anche per le splendide cascate di Saènt, o la Valtellina, legata all'antica cultura delle acque termali. Sugeriamo quindi un itinerario che attraversa una delle vallate più interessanti dell'area protetta per l'aspetto floristico, geomorfologico e paesaggistico. Punto di partenza è il lago di San Giacomo, in Val Fraele, da cui inizia la risalita della Valle Alpisella fino al passo omonimo (2268 m). Si discende, dunque, verso Livigno, lungo un percorso che incrocia le acque



di ruscelli e torrenti che qui iniziano il loro lungo viaggio verso il Mar Nero. L'itinerario continua attraversando boschi di larice e pino mugo offrendo all'escursionista incantevoli scorci sul lago di Livigno. In Val Venosta si trova invece la cittadina di Glorenza, che sorge dove le valli di Resia e Monastero si incontrano: il piccolo centro è da visitare per la tipica architettura dei suoi edifici e per le mura di origine medievale. A pochi chilometri da Glorenza si trova Sluderno con il suo magnifico castello del 1200, edificato dai Vescovi di Coira: le sale arredate contengono oggetti di notevole importanza quali testimonianze della storia tirolese; tra di esse la collezione di armature, una delle più grandi d'Europa. Passando dal settore Alto Atesino a quello Trentino non si può non visitare Bormio ed il suo centro storico: è qui che si trova Palazzo De Simoni, sede del museo civico, dove sono conservate, nella sezione storico-artistica, opere pittoriche e cimeli della Prima Guerra mondiale, mentre utensili dei mestieri tradizionali sono esposti nella sezione etnografica. Ancor più ricco è il Museo vallivo della Valfurva dove, oltre all'esposizione degli strumenti utilizzati nelle tipiche attività contadina ed artigianale, si trovano ricostruzioni fedeli degli ambienti delle antiche abitazioni valtellinesi e settori dedicati ai costumi, all'arte sacra e al primo conflitto mondiale.

Rubrica cura di Alessia TANCREDI

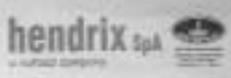


Il ministro Matteoli: "Le aree umide patrimonio della Nazione da proteggere"

A come Acquacultura e Ambiente



Sullo sfondo il suggestivo paesaggio della riserva regionale della Diaccia Botrona, in sala i più importanti accademici del settore e il ministro dell'ambiente Altero Matteoli a concludere i lavori. Ambiente e/è Vita ha organizzato nel comune grossetano di Castiglion della Pescaia il primo appuntamento sul tema *Aree umide in Italia: tutela dell'ambiente costiero* "cui seguiranno - è l'impegno di una delle principali animatrici dell'iniziativa, Sonia Giglietti della segreteria nazionale - altre analoghi appuntamenti su tutto il territorio nazionale". Unanime è stato il l'indirizzo emerso dalle prestigiose relazioni presentate: le aree costiere paludose ancora conservate in Italia sono ridotte a soli 150mila ettari, occorrono pertanto nuovi strumenti di tutela e maggiori risorse per valorizzare l'esistente. Un suggerimento che è stato accolto positivamente dal ministro, il quale ha convenuto sull'importanza della conservazione di questo particolare habitat.



'AREE UMIDE IN ITALIA: TUTELA DELL'AMBIENTE COSTIERO'
23 NOVEMBRE 2002
CASTIGLION DELLA PESCAIA
Hotel L'Approdo
Via Ponte Giorgini, 29

Ore 9,30: **Inizio lavori.**
On. Nino Sospiri
Giancarlo Calderoni

Moderatore:
Dott. Giancarlo Capecchi

A seguire: **Tavola Rotonda.**
Interverranno:
Prof. Giuseppe Cognetti
Prof. Francesco Faranda
Prof. Alberto Castelli
Prof. Carlo Da Pozzo
D.ssa Jacqueline Monica Magi
Prof. Antonio Mazzola
Prof. Silvano Focardi

Conclude: **Ministro dell' Ambiente**
On. Altero Matteoli



In Parco in Treno, l'esperienza Majella

Sarà quello della Majella il primo parco nazionale a sperimentare il connubio "mobilità ferroviaria, turismo naturalistico".

Il progetto nasce da un'idea di Ambiente e Vita e sarà realizzata grazie alla disponibilità ed alla sensibilità di Ferrovie dello Stato S.p.a., del Parco nazionale della Majella e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In un primo momento saranno tre le stazioni dismesse che verranno recuperate a punti di servizio e ricreativi, a tutto beneficio dei turisti che potranno raggiungere il cuore del parco direttamente in carrozza acquistando un biglietto combinato trasporto più alloggio direttamente

dalla stazione di partenza.

Ad illustrare questo progetto agli spettatori della trasmissione Rai "Serenio Variabile" è stato direttamente il presidente del parco Cesare Patrone, che ha accompagnato la troupe televisiva per due giorni alla scoperta degli angoli più suggestivi della riserva naturalistica, naturalmente cogliendo l'occasione per evidenziare anche gli aspetti dell'artigianato locale e delle tradizioni storiche e agropastorali dei luoghi. Anche gli aspetti enogastronomici sono stati evidenziati nella giusta misura. L'appuntamento davanti al televisore è fissato per il prossimo febbraio.

