

## **RESPIRARE PULITO: L'AUTO ECOLOGICA**

Giovedì, 22 agosto 2002, ore 12.00

Relatori:

Vincenzo Ruocco, Direttore Ambiente e Relazioni Istituzionali di Fiat Auto; Altero Matteoli, Ministro per l' Ambiente; Roberto Formigoni, Presidente Regione Lombardia; Ermete Realacci, Presidente Legambiente; Christoph Huss, Board Member BMW

Moderatore:

Maurizio Lupi, Deputato al Parlamento italiano

Moderatore: Buongiorno a tutti e grazie per essere intervenuti a questo incontro. Ringrazio anche a nome vostro i partecipanti a questo incontro, in particolare il Ministro dell'ambiente Altero Matteoli, il presidente della Regione Lombardia, nonché carissimo amico Roberto Formigoni, l'amico collega e presidente di Legambiente Ermete Realacci e il Dr Vincenzo Ruocco di FIAT Auto e il Dr. Christoph Huss di BMW Gruppo.

Il tema è un tema importante, un tema interessante; ovviamente non vogliamo parlare solo dell'auto ecologica, ma vogliamo iniziare a discutere insieme, a confrontarci su quello che sta dietro il simbolo del respirare pulito e l'auto ecologica. E' evidente per tutti come il tema della qualità dell'ambiente sia diventato uno dei temi più importanti del giorno d'oggi. Tutti i sondaggi di opinione, in particolare quelli degli ultimi anni, danno o al primo o al secondo posto (in alternanza col tema della sicurezza, a seconda della situazione in cui viene fatto il sondaggio), il tema della qualità dell'ambiente come uno dei temi più importanti che i cittadini del nostro paese vogliono mettere all'ordine del giorno delle politiche ambientali. Voi sapete che siamo alla vigilia di un summit importante, quello di Johannesburg, è di oggi la pubblicazione di un rapporto della Banca Mondiale sullo sviluppo del nostro pianeta e del grido di allarme che questo rapporto lancia riguardo a tutti i governanti. Nel 2050 la maggioranza della popolazione dei paesi in via di sviluppo abiterà in aree urbane, vuol dire che questo porrà la grande scommessa: quella di un ulteriore degrado o la possibilità invece di costruire delle aree urbane nelle città in cui la qualità della vita sia all'ordine del giorno. Su questo tema si è molto discusso in questi anni ma poco si è fatto. Non posso non ricordare che il nostro governo ha avuto per anni un governo del centro sinistra che all'ordine del giorno e proprio come primo punto aveva una compagine di governo che aveva posto l'ambiente come sua priorità, mi riferisco al partito dei Verdi, eppure ancora oggi, a distanza di 7 anni siamo qui a porre ancora con più urgenza questo tema dell'ambiente. Ci sono alcuni modi di affrontare questo tema dell'ambiente e di qualità della vita che sono evidenti a tutti. Quello che è emerso con chiarezza in questi anni è la dicotomia con cui troppo spesso ci si appropria al tema. Da una parte si contrappone il tema dell'ambiente e

della qualità della vita al tema dello sviluppo, e lo si contrappone in termini ideologici: o si è totalmente per lo sviluppo oppure totalmente per la difesa dell'ambiente, si contrappone troppo spesso il tema dell'ambiente al tema dell'uomo o della centralità dell'uomo, tant'è vero che per la prima volta, almeno a mio sentire, in Commissione Ambiente il Ministro dell'Ambiente di questo paese ha posto illustrando il programma del governo Berlusconi al centro della visione delle politiche ambientali, una visione che lui stesso ha detto antropocentrica, cioè ha posto al centro della difesa delle politiche ambientali la difesa dell'uomo come soggetto protagonista dell'ambiente. Viene posto troppo spesso in contraddizione, ed è polemica di tutti i giorni, il tema della difesa dell'ambiente dalla realizzazione delle grandi infrastrutture del nostro paese, tant'è vero che le polemiche sono riguardo alla realizzazione delle grandi opere viarie del nostro paese, la Livorno - Civitavecchia piuttosto che tutte le grandi opere infrastrutturali. Questo sembra che vada sempre in contrapposizione. Contemporaneamente, da più parti viene detto (e più volte questo lo ha sottolineato il presidente della Regione Lombardia, R. Formigoni) che quello che è mancato in questi anni non è tanto una sensibilizzazione riguardo al tema dell'ambiente quanto la politica che è stata assente rispetto a questi temi. Da questo punto di vista un fatto è emerso nell'ultimo anno: la politica è tornata ad essere protagonista, da una parte nelle azioni di governo, ma ancora di più da parte di una Regione, di un Presidente della regione, la regione Lombardia che ha voluto mettere nella propria agenda come tema prioritario le azioni concrete per difendere l'ambiente. Allora, rispetto a questo contesto noi vorremmo sviluppare il dibattito di oggi. Lo svilupperemo in due tornate, per questo chiederai ai nostri relatori di essere sintetici. La prima che vedrà protagonista più i responsabili "politici" quindi il Ministro Matteoli, l'amico Ermete Realacci e Roberto Formigoni, e la seconda in cui parteciperanno tutti i nostri relatori. La prima vuole proprio affrontare questa domanda: possibile innanzitutto che la politica torni ad essere protagonista? E su quali aspetti? È possibile superare questa dicotomia ambiente (qualità e difesa dell'ambiente) e sviluppo? È possibile che senza falsi equivoci o strumentalizzazioni ideologiche l'uomo sia realmente al centro dell'azione, della politica, e l'ambiente sia esattamente il luogo in cui l'uomo trova la possibilità, in un rapporto equilibrato, di rapportarsi con l'ambiente. Do subito la parola al Ministro Altero Matteoli.

Altero Matteoli: L'amico ha voluto ricordare che subito dopo la mia nomina a ministro presentandomi nelle aule parlamentari di Camera e Senato per illustrare come è di obbligo il programma del ministero dell'ambiente ho iniziato la mia relazione dicendo che questo governo aveva una cultura antropocentrica che metteva l'uomo al centro di tutto. Successivamente ho detto un'altra cosa della quale sono profondamente convinto. Io ho già fatto il ministro, l'ho fatto nel 1994. Allora mi trovai a fare il ministro dell'ambiente e non ho fatto mai mistero che in quei giorni avrei preferito fare il ministro, ma in un altro dicastero. Questa volta avrei avuto la possibilità di fare il ministro in un altro ministero ma ho scelto io di tornare all'ambiente perché ho negli occhi e nella mente ancora il periodo del 1994 quando il governo di centro-destra allora non fece in tempo a mettersi seduto su una poltrona

che già la poltrona gli era stata tolta, tornando con una idea fissa che in quest'anno ho cercato di portare avanti con molta forza. Il ministero dell'ambiente, nato nel 1986, è stato sempre un ministero visto da tutti come il ministero del "no a tutto". Per salvaguardare l'ambiente bisogna dire di no ad ogni tipo di realizzazione, infrastrutturale o di altra natura. Io invece sto lavorando, saranno poi gli elettori, gli italiani a decidere se ci sono riuscito o meno, a portare questo ministero ad essere il ministero delle opportunità, perché ritengo che il ministero dell'ambiente abbia la possibilità di diventare tale. Ne parlerà meglio di me l'amico Formigoni ma l'accordo di programma fatto con la regione Lombardia nei primi mesi del ministero, cammina in questo alveo. L'accordo di programma che ho siglato con la FIAT e con l'unione petrolifera per portare un maggior numero di macchine a metano sul territorio nazionale cammina in questo senso, addirittura quando fu siglato questo accordo alcuni mi criticarono dicendo che il ministro dell'ambiente invece di spendere soldi per finanziare la salvaguardia ambientale finanzia l'industria, compito di altri ministeri. Invece io ritenevo proprio che finanziare l'industria in questo senso rappresentasse anche una salvaguardia ambientale; così come l'accordo che è stato siglato con i produttori delle due ruote, dei cosiddetti cinquantini: oggi, chiunque vuol comprare un motorino ha immediatamente uno sconto di 500.000 lire senza nessun aspetto burocratico, a fine mese la casa produttrice emana una fattura al ministero dell'ambiente che la paga per i tanti motorini che sono stati venduti. Ritengo che anche questo sia un modo corretto di dare certamente all'industria la possibilità di lavorare, ma nello stesso tempo anche di salvaguardare l'ambiente. Parliamo quindi di una natura né musealizzata, né massacrata e di uno sviluppo economico non in versione da far west, ma adeguato e compatibile con l'ecosistema: questo è l'obiettivo che ci siamo prefissati. Per far tutto questo occorre fare tutto ciò che ha detto Lupi poco fa: che la politica torni ad essere primaria su tutto, perché se avviene come è avvenuto soprattutto negli ultimi anni in cui la politica è stata costretta a registrare decisioni che il consociativismo in qualche modo obbligava, evidentemente questi obiettivi non possiamo raggiungerli. In questo anno noi abbiamo rotto, come governo un consociativismo che da qualche anno in Italia imperversava. Noi abbiamo reso oggi più liberi i sindacati, abbiamo reso più libero il mondo imprenditoriale, tant'è vero che non c'è più la necessità che ci sia un forte accordo tra il mondo sindacale e il mondo imprenditoriale (prima, dovevano trovare un accordo tra di loro e una volta trovato lo imponevano poi alla politica una linea). Oggi la politica torna ad essere primaria e quando avvengono fatti come questi è evidente che ci sono anche degli squilibri, delle fibrillazioni perché sono cambiamenti di grande importanza. Questo ci deve richiamare anche ad alcune cose che sono avvenute in questo anno. L'incontro dei paesi più ricchi. Si è svolto il G8 a Genova, in Canada, ci sono state critiche molto pesanti da parte della sinistra: anche qui alcune di queste ovviamente strumentali, perché la città di Genova era stata scelta certamente non da noi, era già stato preparato il G8, ma a queste critiche risponderemo tutti noi. Non è criticabile di per sé il fatto che gli 8 paesi più industrializzati si incontrino; è il modo in cui si incontrano, il modo di ciò che affrontano e soprattutto delle soluzioni che vogliono trovare; perché se si incontrano

per accentuare i loro egoismi ulteriormente è criticabile da parte di tutti, ma se si incontrano per trovare soluzioni anche per aiutare i paesi meno industrializzati, i paesi in via di sviluppo, ben venga l'incontro del G8; perché in questo modo è auspicabile che il prossimo anno anziché avere un G8 potremo aver un G9 o un G10 perché crescono i paesi che sviluppano e quindi entrano nell'area dei paesi più industrializzati. E venendo poi ad alcune decisioni, ad alcuni importanti passaggi che questo governo ha fatto in materia ambientale voglio ricordarne due in maniera significativa: la prima quella delle bonifiche. Noi abbiamo ereditato una legge che sostanzialmente individuava quaranta siti nazionali da bonificare andando in giro per l'Italia mi sono trovato in molti casi in tante regioni, in tante città dove mi si chiedeva di aumentare ulteriormente il numero dei siti da bonificare ma mi voglio fermare ai 40 siti. Le risorse del governo centrale per mettere in sicurezza i 40 siti c'erano ed erano nella cassaforte dell'ambiente, e sin da settembre 2001 con un decreto sono stati divisi i 1059 miliardi e sono stati destinati alle Regioni per iniziare le bonifiche. Questa cifra è insufficiente, serve appena per mettere in sicurezza i siti, ed allora come fare se la mano pubblica non ha sufficienti risorse per bonificare totalmente questi siti: abbiamo inserito con un emendamento in parlamento, una possibilità da parte dei privati di accedere alle bonifiche dando loro la possibilità di avere a disposizione questo territorio per impiantare imprese non inquinanti, io credo che questo sia un passaggio importante. E venendo a quello che poi è l'argomento di questa mattina: l'auto. Noi abbiamo in Italia 32 milioni di auto che circolano sul nostro territorio con 56 milioni di abitanti. Non esiste altro paese al mondo che abbia tanti abitanti e tante auto come il nostro, la proporzione è assolutamente ineguale in nessun altro paese al mondo, allora una domanda che ci dobbiamo porre tutti assieme per poi trovare le soluzioni: l'acquisto dell'auto è stata una libera scelta dei cittadini o è stata in qualche modo una imposizione ai cittadini? A mio avviso è molto più probabile che l'acquisto dell'auto sia stata rappresentata dalla seconda parte della mia domanda. Il cittadino è stato messo nelle condizioni di acquistare l'auto obbligatoriamente per una serie di motivi: la prima perché i servizi che sono stati dati alla città sono risultati insufficienti; la seconda: noi abbiamo visto e vediamo ancora la pubblicità per l'acquisto dell'auto "compri l'auto ora, inizi a pagarla tra 12 mesi" 42 rate, un sistema di pagamento che certamente invoglia all'acquisto dell'auto ma droga il mercato perché non fa comprare altre cose che sarebbero altrettanto utili alle famiglie. Però questa è la situazione che abbiamo di fronte, cosa possiamo fare? Obbligare il cittadino a lasciare l'auto a casa? Lo possiamo fare non con una imposizione di legge, ma soltanto migliorandogli i servizi, e soprattutto dotando le auto di una carburazione diversa da quella che c'è stata fino ad oggi, e obbligando anche dopo un certo numero di anni che una macchina circola, di lasciarla a casa e rottamarla come avviene in quasi tutti i paesi, in primis la Germania. Abbiamo cominciato a lavorare su questa strada e l'accordo di programma fatto con la Lombardia è significativo. Anche qui qualcuno ha detto "ha siglato un accordo con Formigoni perché sono della stessa area politica". Io lo dico qui, ma l'ho già detto tantissime volte: io sono disponibile a siglare questo accordo anche con le Regioni governate dal centro-sinistra; ben venga di stipulare accordi di programma di questa

natura che incentivano l'uso del metano, che cominciano a portare l'auto elettrica nelle città con tutte le difficoltà che l'auto elettrica ha ancora perché l'autonomia è quella che è. Abbiamo inserito, ne avevano parlato tante volte i governi di centro sinistra ma mai avevano preso un provvedimento come quello che l'attuale governo ha preso, relativo al car sharing che consente di usare la macchina a più persone, risparmiando 7.000 km all'anno; oppure quello che noi vogliamo fare, realizzando parcheggi alla semiperiferia delle città per consentire al cittadino di potere lasciare la macchina e accedere ai centri storici con i mezzi pubblici. Io anche per la richiesta che ci ha rivolto il moderatore in questo primo giro mi fermerei qui.

Moderatore: Do la parola all'amico Ermete Realacci, dico solo con una battuta che credo possa essergli molto utile: in una intervista il ministro Matteoli parlando dell'ambientalismo di sinistra diceva: "A sinistra, uomo, animali e piante sono sullo stesso piano, io sono invece antropocentrico". Contemporaneamente però parlando di Ermete Realacci: "E' la persona più civile che abbia conosciuto, devo dire che per me oltre che essere un carissimo amico è una persona con cui lavoriamo molto bene insieme in commissione ambiente", e sono convinto che saprà rispondere e illustrare bene questi temi.

Ermete Realacci: Io sono amico e stimo il ministro Matteoli, ho detto che era un'ottima scelta nell'ambito del centro destra per quello che passava il convento diciamo. Voglio anche dire che le polemiche "fisiologiche" sul ministero e anche per quanto riguarda la presenza del presidente del Consiglio o del ministro degli esteri a scelta a Johannesburg non riguardano una sfiducia sul tipo di posizione che il ministro Matteoli terrà in quella sede, perché già in occasione di Marrakesh l'Italia, dopo alcuni sbandamenti iniziali ha tenuto una posizione giusta, in linea con l'Europa che è quella che pensiamo che venga fuori. Francamente io penso che la polemica su un ambientalismo antropocentrico o meno non sia fondata, penso che siamo di fronte...., e lo dimostrano anche alcuni eventi di questi giorni, anche alcuni degli eventi che sono alla base delle scelte della Regione Lombardia che nell'ambito delle regioni sono sicuramente scelte avanzate, (ma magari nel secondo giro ne potremo parlare meglio): penso alla risposta che la regione Lombardia ha dato alla emergenza inquinamento, alla questione della salute dei cittadini di tanta parte della regione, ma anche a quanto accaduto per quanto riguarda la siccità, alla questione delle alluvioni che hanno investito con una violenza imprevista e inusitata larga parte dell'Europa, alla vicenda che ha visto una parte ampia dell'Asia coperta da una nube di inquinamento che compromette fortemente le ragioni dello sviluppo di quelle aree..., tutto questo ci fa capire che siamo di fronte a una grande sfida dell'uomo. Non siamo di fronte a una questione da affrontare in termini soltanto tecnici, sicuramente non ad una questione che può essere semplicemente risolta dai meccanismi di mercato lasciati a se stessi. Siamo di fronte a una grande sfida che va vissuta non solo con ansia e con angoscia, ma come una grande avventura umana, con entusiasmo; una sfida in cui dimostrare le migliori capacità che noi abbiamo a disposizione, questa sfida si chiama coniugare le esigenze dello sviluppo, della qualità della vita con

quelle dell'ambiente, dell'identità, della coesione che sono state messe a rischio dalle scelte del passato. Io credo che questa sfida richieda una mobilitazione non solo delle istituzioni, della politica ma della società, del corpo intermedio, della CDO, della Lega Ambiente, dei cittadini organizzati, delle opinioni pubbliche mondiali che devono far sentire la loro voce, lo devono fare, non solo in occasione dei vertici internazionali come Johannesburg che non a caso è un vertice su ambiente e sviluppo molto di più di quanto non fosse 10 anni fa Rio de Janeiro, è un vertice in cui le questioni sono tenute assieme perché sono collegate, ma la debbono far sentire anche quando si passa alle politiche dei singoli Stati, alle politiche concrete, alle scelte che riguardano l'economia, anche alle scelte che riguardano le infrastrutture; perché sicuramente servono le infrastrutture a questo paese ma bisogna vedere se privilegiano le ferrovie, il cabotaggio o l'autostrada, il trasporto pubblico o il trasporto privato e se in Maremma la cosa migliore da fare è una autostrada che sventri la Maremma; io la penso come Vittadini, quello è un progetto sbagliato e scellerato, che va fermato, ma non fermiamoci adesso sulle singole questioni. Io penso che il problema che abbiamo davanti, e abbiamo tutte le condizioni per affrontarlo, è capire che tipo di mondo e che tipo di Italia vogliamo costruire. C'è un'idea del mondo, le cose non sono mai così semplici perché la vita è complicata e non è semplice tracciare con l'accetta le distinzioni, però c'è un'idea del mondo un po' "viriloide" la definirei, in cui si scommette solo sulla forza, sulla potenza, sull'unilateralismo dell'approccio; si pensa in buona ragione che sia pensabile un mondo in cui una minoranza ricca può costruire steccati alle proprie frontiere, e in qualche maniera non preoccuparsi di ciò che accade da altre parti. E' una idea di mondo che senza parodie eccessive, è presente più nella cultura americana che nella cultura europea, è un'idea di mondo che può portare ad uno scenario di guerra permanente. Io condivido qui la posizione che ha preso Formigoni sulla vicenda dell'Iraq, l'ipotesi senza nessuna simpatia né per Saddam Hussein né per il suo regime, che si vada fuori da un contesto internazionale, fuori da una legittimazione dell'ONU a una guerra con l'Iraq, è un'ipotesi devastante sul piano della legalità internazionale e degli equilibri del mondo; ma per avere un'altra idea di mondo dobbiamo proporre un mondo in cui si ha idea di un destino comune, idea di una possibilità di lavorare assieme, della necessità e dell'utilità per noi che le grandi questioni non solo ambientali ma legate al sottosviluppo, alla povertà vengano affrontate perché per noi è una condizione essenziale per vivere meglio. Aggiungo per finire che questo scenario è uno scenario che per il nostro paese non è uno scenario pauperistico, di debolezza. Io e Maurizio abbiamo presentato ad esempio a Siena una legge in difesa dei piccoli Comuni. Che c'entra con Johannesburg? C'entra anche questo, perché è uno scenario che porta a scommettere su una idea di modernità, in cui la questione sociale, lo sviluppo, la ricchezza, si producono a partire da materie prime, che per esempio il nostro paese ha in misura fortissima, che sono la bellezza, la storia, la cultura, la capacità di rinnovare, la capacità di produrre cose belle. Questo ha a che vedere molto con il tessuto sociale, coi corpi intermedi, con i piccoli comuni, con la scommessa sulla qualità italiana. A me hanno colpito nell'ultimo periodo due episodi apparentemente sciocchi e marginali: il fatto che un

politico olandese assassinato abbia scelto di farsi seppellire in Italia, e il fatto che nell'ultimo film di guerre stellari, in questo mondo di futuri lontani che prevedono pianeti anche affascinanti...c'è un solo posto, il più bello, che è collocato nel mondo di oggi, è una villa italiana sul lago di Como. Allora discutere di bellezza, discutere di economia, discutere di sviluppo non è cosa diversa dal fatto di discutere di ambiente, significa capire che tipo di idea di Italia noi abbiamo. Io qualche settimana fa ho partecipato ad una iniziativa per me emozionante: una vendemmia nella notte in una fattoria della valle del Belice che era stata a suo tempo interessata da un terremoto devastante. Si vendemmiava nella notte perché le uve in questa maniera mantengono meglio il bouquet, era Contessa Intellina, una grande azienda, Donna Fugata la famiglia Rallo. Ebbene questa azienda è una azienda che per esempio nel corso di questi anni ha scommesso sulla qualità, ha ridotto le rese per ettaro, ha ridotto moltissimo il consumo di acqua, produce dei grandissimi vini, produce tanta ricchezza, per quella zona e per l'Italia: io penso che questa sia l'idea di paese che noi dobbiamo costruire e che è avvicinata da tante scelte, incluse quelle della regione Lombardia quando scommettono sulla innovazione e sulla qualità. Però deve essere rafforzata in politica anche da una idea forte di orgoglio e di identità del nostro paese. Io vorrei chiudere leggendo una frase che apparentemente non parla di Italia perché è di un politico americano assassinato tanti anni fa, Bob Kennedy che però a mio avviso ben descrive –diciamo- l'ottica con cui dobbiamo guardare alle ragioni dell'economia e dello sviluppo, anche in una fase in cui i mercati mostrano i loro limiti e la finanziarizzazione dell'economia mostra i suoi rischi. Diceva Bob Kennedy: “siamo chiari fin dall'inizio, non troveremo né un fine per la nazione, né la nostra personale soddisfazione nella mera continuazione del progresso economico nell'ammassare senza fine beni terreni. Non possiamo misurare lo spirito nazionale sulla base dell'indice Dow Jones, né i successi nazionali sulla base del prodotto interno lordo perché il prodotto nazionale lordo comprende l'inquinamento dell'aria e la pubblicità delle sigarette e le ambulanze per sgomberare le nostre autostrade dalle carneficine; mette nel conto le serrature speciali con cui chiudiamo le nostre porte e le prigioni per coloro che le scardinano. Il prodotto nazionale lordo comprende la distruzione delle sequoie e la morte del lago Superiore, cresce con la produzione di napal, dei missili e delle testate nucleari e comprende anche la ricerca per migliorare la disseminazione della peste bubbonica. Il prodotto nazionale lordo si gonfia con gli equipaggiamenti che la polizia usa per sedare le rivolte nelle nostre città e, benché non diminuisca a causa dei danni che le rivolte provocano, aumenta però quando ci ricostruiscono i bassifondi sulle loro ceneri, comprende il fucile vietnamita e il coltello di Spek e la trasmissione di programmi televisivi che celebrano la violenza per vendere merci ai nostri bambini; e se il prodotto nazionale lordo comprende tutto questo molte cose non sono state calcolate, non tiene conto dello stato di salute delle nostre famiglie, della qualità della loro educazione e della gioia dei loro giochi, è indifferente alla decenza delle nostre fabbriche insieme alla sicurezza delle nostre strade, non comprende la bellezza della nostra poesia o la solidità dei nostri matrimoni, l'intelligenza delle nostre discussioni o l'onestà dei nostri dipendenti pubblici, non tiene conto né della giustizia dei nostri tribunali né della giustezza dei

rapporti fra noi. Il prodotto nazionale lordo non misura né la nostra arguzia né il nostro coraggio né la nostra saggezza né le nostre conoscenze né la nostra compassione né la devozione al nostro paese. Misura tutto in breve eccetto ciò che rende la vita meritevole di essere vissuta e può dirci tutto sull’America, eccetto se siamo orgogliosi di essere americani”. Ecco io penso che le politiche ambientali passano anche per l’orgoglio di essere italiani, di essere lombardi di essere appartenenti a questo paese e per la scelta di ridare bellezza all’impegno collettivo comune, alla politica. Anche da qua passano le risposte alle sfide ambientali.

Moderatore: Un giornale, il primo giornale italiano a gennaio del 2002 fece un titolo in prima pagina che diceva: “Smog: sì ai limiti della U.E., ma la linea dura è solo in Lombardia”. La domanda con cui voglio introdurre Roberto è questa: Roberto, tu sei sempre stato descritto come il campione del liberismo. Cosa è successo adesso: in temi ambientali invece ti sposti?

Roberto Formigoni: Quello che è successo, è proprio l’esperienza che da qualche anno, e non soltanto da qualche mese, stiamo conducendo in Regione Lombardia: io vorrei il più possibile nel mio intervento far parlare questa esperienza. Partendo da una constatazione che è sotto gli occhi di tutti, che anche Lupi ricordava all’inizio, cioè che l’interesse per la tematica ambientale, per la qualità dell’aria che respiriamo, dell’acqua che beviamo, del mondo nel quale noi viviamo, i nostri bambini respirano, è diventata sempre più generale, è una domanda che i cittadini rivolgono.

Rivolgono a chi li governa, anche a chi li governa.

Ecco, finora, nei confronti di queste tematiche la politica ha “lasciato andare”, ha lasciato che ad agire fossero altre forze. Si è lasciato fare agli addetti ai lavori, si è lasciato fare alle forze del mercato, con una fiducia che il mercato sapesse risolvere problemi che invece in questo caso non ha saputo risolvere.

Oppure, l’altra soluzione indicata è stata quella di un estremismo che ha finito con l’indicare nello sviluppo, in qualunque forma di sviluppo, qualche cosa di negativo.

La Regione Lombardia si è ribellata a questa antinomia: noi abbiamo ritenuto di poter giocare un ruolo come amministratori, come politici, di poter entrare nel campo; anche perché la domanda che ci facevamo, ma che sentivamo riecheggiare dai nostri cittadini in fondo è sempre la domanda che ogni uomo politico serio deve tener presente. Io me la riponevo anche leggendo le cronache del Meeting in questi giorni, con tutta la sfilata di ministri che sono venuti qui. Ma che cosa sono venuti a dire questi ministri? Voglio dire: con riferimento alla vita concreta dei cittadini, di quelli che pazientemente li hanno ascoltati in questa sala e di quelli che fuori non hanno avuto la possibilità di ascoltarli.

Voglio dire: non è che per caso la politica è una cosa senza la quale si starebbe meglio? Perché questa è la domanda radicale che un politico deve sempre avere in testa, perché c’è il rischio che molta gente sia tentata di rispondere di sì a questa domanda.



Allora la scommessa, l'impegno con noi stessi che abbiamo assunto è quello di dire, di vedere se invece era possibile manovrare le leve della politica per cambiare in meglio la situazione, per influenzarla.

Anche perché c'era un'altra sfida che ci interrogava: il fatto cioè che la politica, non soltanto a livello italiano, ma mondiale, in questi decenni, ha perso la capacità di innovare, o di essere leva per l'innovazione, per il progresso, come invece era stata tanti e tanti anni fa.

Anche qui ha agito il mercato. Ma in alcuni settori il mercato è stato innovatore: pensiamo a che cosa era un computer trenta anni fa: era un macchinario enorme che occupava una stanza di centinaia di metri cubi. Oggi è una cosa milionesimamente più piccola.

Cos'era un'auto trenta anni fa e un'auto oggi? Al di là dei progressi che pure ci sono stati, la crescita di progresso è stata comunque lineare, non esponenziale. Il mercato dell'automobile ha raggiunto, nonostante tutto, un equilibrio tra gli interessi legittimi dei produttori di auto, di carburanti, di gomme e quant'altro.

Allora il tentativo nostro è stato anche quello di porre, di rivendicare per la politica la possibilità di innovare, di guidare un'innovazione. Da questo punto di vista, sì, io credo che la risposta che un politico deve dare riguardo la libertà di mercato, la risposta corretta, la risposta che io do, è che il mercato va lasciato agire, ma non va lasciato agire comunque.

Formigoni è un liberista, ma è anche uno che ritiene che la politica abbia delle responsabilità anche sull'economia. Per dirle in uno slogan: mi colloco tra i sostenitori della economia liberale di mercato, dell'economia sociale di mercato, di chi ritiene che le esigenze del mercato, sacrosante, vadano rispettate, ma coniugate con le esigenze della socialità, e che il principio della sussidiarietà, e soprattutto della sussidiarietà orizzontale, sia quello fondamentale. Non quindi la linea del dirigismo, ma una funzione politica che può aiutare il mercato a rispondere alle esigenze dei cittadini mutando la forma delle proprie risposte.

L'esigenza della mobilità –venendo più direttamente al tema dell'auto- da questo punto di vista è stata da noi riconosciuta come esigenza fondamentale dell'economia dei cittadini: la possibilità di muoversi liberamente sul territorio è certamente una conquista che va difesa, che va protetta.

Però a questa domanda di mobilità si possono dare risposte differenti.

Noi, fra l'altro, in Regione Lombardia, abbiamo delle particolarità geografiche e storiche, che fanno della nostra regione una regione con particolari problemi. Siamo coloro che hanno la più vasta estensione di aree inquinate, incomparabilmente con qualunque altra regione d'Italia: anche perché è in Lombardia che si è sviluppata la crescita economica di questi decenni, che però ci ha lasciato un'eredità devastante, in milioni di metri quadrati di territorio inquinato. Abbiamo una conformazione geografica e orografica che fa sì che il clima ristagni: c'è la nebbia, per cui siamo noti nel mondo intero, e c'è l'inquinamento atmosferico, per cui cominciamo a esser noti, per la battaglia che stiamo costruendo.

Qualcuno per risolvere il problema, tempi addietro, aveva proposto di abbattere il Monte Turchino; perché, se si abbattesse il Monte Turchino, i venti penetrerebbero e

spazzerebbero nebbia e inquinamento. Si produrrebbe qualche altro problemino: la temperatura media scenderebbe di circa sei o sette gradi, i nostri stupendi laghi prealpini ghiaccerebbero, ghiaccerebbero le strade, e avremmo altri problemi.

Per cui, abbiamo deciso di non abbattere il Monte Turchino per risolvere i problemi dell'inquinamento, ma abbiamo deciso di cercare di cambiare il modo con cui noi affrontiamo questi problemi, e in particolare di cambiare la mobilità, ponendoci, scegliendo un metodo e scegliendo degli obiettivi.

Concludo rapidamente. Il metodo l'ho già accennato: coniugare mobilità e ambiente. Io mi sono impegnato a sottoscrivere entro la fine di quest'anno un patto per la mobilità sostenibile con i cittadini di Lombardia, con le organizzazioni imprenditoriali, sindacali, con i rappresentanti di categoria, con i sindaci, con i presidenti di Provincia, con i costruttori automobilistici, con i produttori di carburante. Con un obiettivo dunque realistico: non tagliare la mobilità, ma cambiare la qualità della mobilità.

Realistico e ambizioso: cambiare il modo di muoversi in Lombardia; cambiare i motori, in prospettiva, che alimentano questa mobilità; cambiare anche l'organizzazione della società. Abbiamo sperimentato, quest'inverno, orari differenziati: perché cominciare tutti la giornata nella stessa ora, intasando i mezzi pubblici. Si può pensare ad un orario di inizio per gli operai in fabbrica, ad una mezz'ora successiva per gli impiegati negli uffici, ad una mezz'ora successiva per gli studenti nelle scuole, poi per gli studenti nelle università. Abbiamo trovato una risposta straordinariamente positiva dalla società.

L'obiettivo che ci siamo posti è di quelli ambiziosi. Io un giorno ho dichiarato "Voglio fissare una data oltre la quale non sia possibile immatricolare in Lombardia una sola auto che non sia ecologicamente compatibile".

E siccome c'era bisogno di suonare un colpo di gong forte, che fosse avvertibile da tutti, ho detto la data del mio sogno. Ho enunciato il metodo: voglio fissare assieme ai miei cittadini, assieme ai produttori di auto –perché loro dovranno mettere a disposizione del mercato delle auto ecologicamente compatibili- una data oltre la quale in Lombardia si immatricoleranno solo auto ecologicamente non inquinanti. Non in cui circoleranno: continueranno evidentemente a circolare le auto. Qualcuno ha tentato di darmi del pazzo: ma fino in fondo non c'è riuscito, perché gli ho detto: "Voglio immatricolare". E ho fissato una data del mio sogno: primo gennaio 2005.

E' stato il colpo di gong che, dopo alcuni moneti di sbandamento, di silenzio, poi di critica, mi ha permesso di radunare, attorno ai tavoli della regione Lombardia costruttori di auto, produttori di carburanti, associazioni di categorie, per vincere questa sfida, per fissare una scaletta di obiettivi successivi con cui arrivare a questa data faticosa.

Dei contenuti, di queste modalità, di questa scala per arrivare all'obiettivo parleremo nel secondo giro di interventi.

Concludo con una osservazione. Tutto questo ha anche significato un modo nuovo di fare politica ambientale. Per la prima volta in Italia e in Europa una Regione che si assumeva questa sfida: non era mai successo prima. O meglio era successo in un'altra

parte del mondo, molto lontana da noi, per una regione tutta particolare, che è anche uno stato: la California.

Noi stiamo anche costruendo una serie di alleanze internazionali. Il ministro Matteoli ha parlato dell'accordo in materia ambientale che governo e regione Lombardia hanno sottoscritto, in cui abbiamo messo lì dei bei soldini: tra governo, regione e privati, un miliardo di euro, quasi duemila miliardi di lire da spendere nei prossimi tre anni.

Gli accordi che stiamo sottoscrivendo con la California, con il governo inglese, che è stato quello che ci è venuto a cercare, con la Baviera, e anche con il Giappone, è il tentativo di scrivere i lineamenti per una politica ambientale che esca dalle secche della contrapposizione drammatica “apocalittici o integrati. L'apocalisse di chi dice “fermiamo lo sviluppo, perché se no il mondo salta per aria; l'integrazione di chi dice “non si può fare nulla. Andiamo avanti in maniera selvaggia”.

Noi cerchiamo la via di uno sviluppo –perché di sviluppo abbiamo bisogno- ma compatibile con l'ambiente, perché l'ambiente è il nostro presente e il nostro futuro.

Moderatore: Dunque, passiamo alla seconda e ultima tornata, che tra l'altro vede –e ringrazio ancora una volta per essere presenti- i protagonisti e anche le imprese e in particolare quelle imprese che qualche volta, a seconda dell'ottica con cui la si guarda, vengono messe sul banco degli imputati. Parlo in particolare delle imprese automobilistiche.

Allora: il “che fare”. La seconda tornata sarà sintetica quanto la prima, ma occorre entrare nel vivo della questione: che fare?

Un commentatore noto, Gaspare Barbiellini Amidei ha detto: “Noi per il prossimo autunno, quando ritorneranno i problemi, dovremmo affidarci più alla bontà della meteorologia che alla volontà degli uomini”. Voi sapete che se il tempo è buono e tira vento, nelle nostre grandi città si può circolare, altrimenti iniziano i vari blocchi della circolazione e quant'altro.

Molte sono le soluzioni o le ipotesi di soluzione poste sul tavolo in questi anni e negli ultimi mesi. Ne cito alcune, perché vorrei che su questo ovviamente si aprisse il confronto e il dibattito, anche con l'espressione di un parere e di azioni molto concrete.

Blocco della circolazione, circolazione a targhe alterne: quindi l'imputato numero uno è la macchina. Quindi: evitiamo la circolazione della macchina; addirittura qualche sindaco, anzi il mio carissimo sindaco Albertini ha proposto il ticket di ingresso nella città di Milano, ma più in generale nelle grandi città; il “car sharing”, l'auto ecologica; Roberto ha ridetto la sfida che ha lanciato, come auspicio, ma anche come sfida concreta: immatricolare nel nostro Paese o nella regione Lombardia dal primo gennaio 2005 solo auto cosiddette ecologiche.

Tutto il grande tema –il ministro Matteoli lo sa bene- del riscaldamento: perché il problema dell'inquinamento non è solo quello che deriva dall'automobile, anche se è quello più eclatante, ma quello del riscaldamento nei periodi invernali nelle nostre città. Ci sono ancora grandi città che fanno funzionare il riscaldamento a carbone. Quindi abbiamo impianti ancora antiquati, obsoleti.

Il tema della mobilità: sul tema della mobilità c'è il grande confronto, già si è accennato, lo ha accennato il Presidente Formigoni, l'amico Matteoli, Realacci eccetera. Qui ci sono le grandi soluzioni e i grandi dibattiti. Questo governo per esempio ha scommesso molto sul tema della mobilità in termini di accelerazione per la realizzazione delle grandi infrastrutture della mobilità, sia su ferro che quelle autostradali -che quindi la mobilità su gomma- la realizzazione delle grandi infrastrutture, le polemiche ogni volta che si realizza qualche grande raccordo viario: penso alla Livorno-Civitavecchia, anche perché abbiamo Matteoli che è di quelle parti; penso al raddoppio della Bre-Be-Mi, alla pedemontana, alla realizzazione indispensabile della Salerno-Reggio Calabria, piuttosto che quant'altro.

Contemporaneamente in regione Lombardia, lo voglio ricordare, per esempio si terrà nel febbraio del prossimo anno la seconda edizione di un'importante fiera, importante mostra dal titolo Progetto città, che per la prima volta dedicherà un ampio spazio espositivo, e di conseguenza anche un momento importante di confronto su tutto il tema della innovazione tecnologica nel settore automobilistico.

Ecco: un po' queste sono le questioni -poi ce ne potrebbero essere molte altre ma qui sta a voi, ovviamente a seconda delle responsabilità introdurre- su cui vorrei provarvi

Altero Matteoli: Io voglio partire da quest'ultima parte: le infrastrutture. Le infrastrutture, tutte le volte che ne parliamo rappresentano sicuramente un vulnus con l'ambiente: costruire un'autostrada, una linea ferroviaria, ma anche una semplice casa di civile abitazione rappresenta un "vulnus" con l'ambiente, perché prima di costruirci un qualcosa magari c'è una pianta o c'è comunque del verde.

Io credo però che l'uomo, proprio per la necessità di progredire, abbia necessità delle infrastrutture. E qui io so di usare un termine molto forte, ma me ne assumo la responsabilità. So che a questo Meeting se ne è già parlato. Io ritengo il fatto che non si sia realizzata ancora l'autostrada Livorno-Civitavecchia, lo trovo criminale: la politica ha sulla coscienza centinaia e centinaia di morti che sono avvenuti in quel tratto stradale. C'è una interruzione delle autostrade che parte dal nord Italia per arrivare al sud: questa strozzatura è rappresentata dalla Toscana.

Non siamo stati capaci di realizzarla: il primo progetto fu presentato nel 1970. Io ricordo che allora, giovanissimo consigliere comunale del Comune di Livorno, di opposizione ovviamente, nel '70 presentammo il primo ordine del giorno per realizzare questa infrastruttura.

L'accordo fu unanime: tutti i partiti volevano realizzare questa infrastruttura, e nonostante che le amministrazioni comunali che insistono su quel territorio, da Livorno fino a Civitavecchia, allora fossero tutte dello stesso colore politico, non si trovò il modo di realizzarla, perché non ci trovammo d'accordo sul progetto. Alcuni sostenevano che doveva essere un progetto litorale, e altri protestavano perché dicevano "no, e si lascia fuori l'interno. Bisogna valorizzare l'interno della Toscana". Altri sostenevano l'esatto contrario.

Sono passati trentadue anni, se ci fate caso si continua a discutere su questo: se una linea litorale o una linea all'interno.

Io ho detto più volte che non mi impicco ad un progetto, non mi impicco ad un progetto per la Livorno-Civitavecchia, non mi impicco ad un progetto per nessuna infrastruttura, perché un progetto non può essere considerato un valore, un dogma. Un progetto lo si discute. La regione Toscana non vuol discutere. Dice: 'O si realizza questo mio progetto, o altrimenti non si realizza l'autostrada'.

Rischiamo di perdere altri trentadue anni, se l'attuale governo non si impone con forza, come io ritengo debba farsi.

Ho voluto parlare dell'autostrada Livorno-Civitavecchia perché Lupi me l'ha messa sotto gli occhi e non potevo tacere, ma questo discorso vale anche per tutte le altre infrastrutture: il Ponte sullo Stretto, lo vogliamo realizzare o meno? Il precedente governo di centro-sinistra negli ultimi mesi del suo mandato, in attesa delle elezioni, approvò in Consiglio dei Ministri, la realizzazione del ponte, perché mirava ad ottenere i voti anche di coloro che vogliono la realizzazione del ponte. Molto probabilmente subito dopo avrebbe preso una delibera diversa.

Noi siamo andati in giro durante la campagna elettorale come Casa delle Libertà per dire che volevamo realizzare il ponte sullo Stretto di Messina. E la domanda che ci dobbiamo porre è questa: è sufficiente la realizzazione del ponte sullo stretto per completare l'aspetto viario che dal nord arriva al sud d'Italia, fino alla Sicilia? Io ritengo assolutamente di no, perché realizzare quel ponte senza realizzare a caduta una linea infrastrutturale ferroviaria in Sicilia molto più forte dell'attuale, sarebbe inutile spendere tutti questi soldi nella realizzazione del ponte.

Grazie a Dio il ministro Lunardi nel suo programma ha inserito molta ferrovia, all'interno soprattutto dell'ambito siciliano. A mio avviso, occorre potenziare ulteriormente le ferrovie, perché è un modo per togliere dalla gomma il trasporto della merce, quindi inquinare meno sul territorio nazionale.

Ci sono altri aspetti. Si è discusso per anni: l'alta velocità, la realizziamo o non la realizziamo? Alcuni di noi erano favorevoli all'alta velocità. L'alta velocità, una volta terminata tutta la linea dell'alta velocità in Italia, si liberano le linee ferroviarie per poter trasportare merci, e quindi togliere trasporto delle merci da gomma, che rappresenta una iattura per l'inquinamento sul nostro territorio.

Il blocco della circolazione: arrivati al governo, così come era avvenuto coi precedenti governi, abbiamo ...le domeniche a piedi sono state introdotte anche dall'attuale governo.

Io ritengo però assolutamente insufficiente. Le domeniche a piedi servono soltanto a riappropriarsi di una città, soprattutto se piccola, da un punto di vista anche culturale, se vogliamo: ma certamente nessuno mi venga a dire che attraverso la domenica a piedi risolviamo il problema dell'inquinamento perché è totalmente falso. Non siamo attrezzati.

Diverso è il problema, come è capitato in Lombardia quest'inverno. Dio non voglia che il prossimo anno si sia nelle stesse condizioni; ma per quello che abbiamo fatto io ritengo che il prossimo inverno la situazione sarà sicuramente migliore. Ben diverso è, di fronte all'emergenza, l'obbligatorietà da parte, come è accaduto in Lombardia, del Presidente del Consiglio della regione, che ha deciso di bloccare il traffico perché eravamo nell'emergenza.

Lo stesso lo possono fare i Comuni, ma io ritengo che quei soldi che sono stati spesi in questi anni per le domeniche a piedi -ormai coloro che lo vogliono fare, i sindaci che lo vogliono fare, lo possono fare autonomamente-, come ministro dell'ambiente intendo indirizzare questi soldi per qualcosa di più strutturale per salvaguardare l'ambiente. E' troppo facile: si lascia la macchina a casa, ci mettiamo la coscienza a posto, ma non si risolve il problema.

I cittadini sono contenti di essere presi in giro? Io credo assolutamente di no. Dobbiamo trovare qualcosa di più strutturale. Quando nel 1994 la regione Lombardia decise, varò una legge per il finanziamento fino al 40% del prezzo per l'acquisto di veicoli e infrastrutture per la ricarica, di veicoli elettrici e per la ricarica -eravamo nel 1994- qualche risultato lo hanno ottenuto, bisogna camminare su questa strada ulteriormente.

Così come quando Roberto Formigoni diceva "il mio sogno è quello di vedere nel 2005 realizzare alcune cose", non è che Formigoni tutto questo lo fa in maniera astratta rispetto a decisioni più complesse che si sono prese a livello nazionale o a livello europeo. Ha il merito come Regione di farlo per primo; ma se andiamo a vedere, c'è una direttiva europea, la 98 del '69 della Comunità Europea, che ha definito i futuri standard "euro 4": le auto in vendita dal primo gennaio 2005 dovranno assicurare limiti alle emissioni pari al 50% dei limiti delle emissioni dell'"euro 3". Quindi c'è un disegno europeo che ci obbliga a camminare in un certo senso. Poi ci sono alcune regioni più sensibili che lo fanno prima, o addirittura usano fantasia e si inventano anche altre cose; e altre invece che magari parlano molto, ma sono in ritardo nel prendere posizioni o decisioni importanti.

Ma vorrei terminare questo intervento che magari proprio si entra ora nella fase più interessante, perché potremmo incominciare a parlare di una miriade di iniziative, che sono in ponte, altre che sono già partite, di accordi di programma fatti anche all'estero, eccetera.

Ma io vorrei concludere con una riflessione che è personale, ma spero di coinvolgere tutti voi per quello che sto per dire: tutto ciò che possiamo prevedere dal punto di vista tecnico, dal punto di vista scientifico, tutte le decisioni che la fantasia dell'uomo può individuare, tutto ciò va benissimo.

Ma se tutti insieme non affrontiamo questo problema con un cambiamento culturale, con un approccio culturale diverso all'ambiente, all'uso dell'acqua, all'uso della macchina, all'uso dello stesso riscaldamento; se non c'è un approccio culturale diverso, che deve nascere prima di tutto dentro noi stessi..... Noi siamo di fronte all'emergenza idrica: ma quanti di noi nel momento che aprono il rubinetto dell'acqua nel bagno o in cucina, si ricordano di questo per usare l'acqua in modo diverso? E allora si può decidere come politici di farla pagare più, oppure di far pagare il prezzo politico dell'acqua. Sappiate però che se facciamo pagare il prezzo politico dell'acqua, il prezzo dell'acqua pagata poco ricade sul prezzo di altri servizi, perché nessuno è in condizione di poter regalare niente.

Ed allora occorre che la politica -ecco qui la politica che anche in questo senso torna ad essere primaria, che detta le regole- ma occorre anche che sia capace di un coinvolgimento culturale da parte di tutta la popolazione: in questo caso italiana, ma

se è possibile, e se l'Italia a Johannesburg sarà protagonista di tutto questo -come io auspico e ce la metterò, farò di tutto perché l'Italia sia protagonista-, anche al di fuori dell'Italia. Un approccio culturale diverso, un amore diverso per la natura, e riprende anche un po' anche lo spirito di questa giornata: la bellezza, ecco. Noi abbiamo ereditato un paese bellissimo. Abbiamo il dovere, questo paese di salvaguardarlo. Ma tutti insieme, con la politica che detta le regole, e coi cittadini che partecipano a questa salvaguardia ambientale. Grazie.

Ermete Realacci: Io trovo giuste le scelte che la regione Lombardia è venuta facendo nell'ultimo periodo. E' chiaro che bisogna, su questi terreni che qui sono stati indicati... sulle infrastrutture adesso non entro a lungo, perché il dibattito sarebbe complicato: anch'io adesso per essere chiari penso che il tratto che esiste fra Grosseto e Civitavecchia della Aurelia vada rivisto. Il tratto, già c'è una superstrada fra Livorno e Grosseto che ha risolto i problemi e che oggi purtroppo, aggiungo, prevede un tasso di mortalità e di incidenti paragonabile alle altre strade italiane, quindi drammaticamente alto. Voglio ricordare che quando parliamo di queste questioni parliamo di questioni che riguardano anche fortemente la salute dei cittadini, sia sotto forma di inquinamento, ma sotto forma di un prezzo pesantissimo che noi paghiamo ogni anno: in Europa muoiono 9000 persone sotto i diciotto anni, per rimanere solo in questa fascia, ogni anno. Nel nostro Paese muoiono 7000 persone circa. Sono tornati ad aumentare, e vedremo se il ministro Lunardi produrrà delle diminuzioni da questo punto di vista, dei morti sulle nostre strade e delle centinaia di migliaia di feriti, del prezzo che paghiamo.

Mentre invece è molto alto il prezzo in termini di incidenti che si paga da Grosseto a Civitavecchia, e lì va rivista al situazione attuale, va creata una superstrada come c'è a nord.

Però al di là delle singole scelte - perché è chiaro, è fin troppo ovvio che affrontare il problema dei trasporti a Venezia è una cosa differente che farlo a Milano - è chiaro che noi dobbiamo avere alcune direttrici: spostamento delle merci dalla gomma alla rotaia, al cabotaggio; e quindi privilegio negli investimenti alle ferrovie e al cabotaggio rispetto alle strade e alle autostrade; spostamento del trasporto urbano dal trasporto privato al trasporto pubblico; miglioramento non solo della qualità generale delle nostre città -voglio ricordare che la politica delle pedonalizzazioni serve anche ad aumentare il valore delle case, dei negozi, e a esaltare la bellezza delle nostre città-, ma anche miglioramento tecnologico in tutte le direzioni da parte delle grandi case o anche di nuovi soggetti: penso all'elettrico, penso ad altre forme di trazione, piccole case piccoli imprenditori che propongono misure magari d'avanguardia che una grande casa produttrice fa fatica diciamo a voler prendere in considerazione anche in Italia bisogna aiutarli perché questo è di stimolo anche ai grandi gruppi . Io ricordo bene; mi auguro che la FIAT abbia fatto poi delle cose migliori in seguito. Ricordo bene tanti anni fa lo scontro che c'era con la FIAT, quando la FIAT non voleva introdurre le marmitte catalitiche, vendeva all'estero macchine con le marmitte catalitiche, vendeva in Italia macchine senza marmitte catalitiche . Ora la marmitta catalitica non è la soluzione dei problemi -lo sappiamo-, non lo è in particolar modo

in città; era un passaggio, è stato sbagliato ritardarlo. Così vale per tante altre cose. Riconosco al presidente Formigoni le scelte fatte adesso anche con coraggio politico, ricordo anche le scelte sbagliate del passato. Ricordo che la Lombardia per ragioni di cassa qualche anno fa ha messo una tassa sul metano che ha favorito combustibili più sporchi; sono affianco alla regione Lombardia quando oggi dice : “ Eliminiamo anche la nafta, non solo il carbone “ ... e questa mi sembra la sua proposta e su questo incalza le industrie petrolifere. Voglio anche dire che queste politiche poi sono politiche che si nutrono di un rapporto osmotico con la società . Sono politiche di governo o di Stato, ma sono anche politiche di pressione dei cittadini. Se nella pianura padana un giorno si apre concretamente la possibilità che gli impianti di produzione brucino più carbone e combustibile inquinante, ma siano impianti avanzati a tubo gas che utilizzano metano e che hanno un rendimento energetico e ovviamente emissioni di CO2 molto inferiori, questo è perché ci son stati vasti movimenti di pressione da parte delle istituzioni e dei cittadini in questa direzione, movimenti che hanno prodotto innovazione tecnologica. La scommessa dell'ambiente per le nostre società si vince producendo più sapere, più innovazione, più brevetti, favorendo la ricerca, favorendo il sistema universitario, l'integrazione fra sistema universitario e paese, favorendo la produzione di qualità, non solo dei vini... Quando io leggo le statistiche e vedo il nostro paese dietro a molti paesi più deboli economicamente nel campo dei brevetti di alta tecnologia, queste statistiche sono negative per l'ambiente e il fatto che una regione forte, una delle regioni economicamente più forti del mondo che ha un prodotto interno superiore a quella della grande maggioranza degli Stati di questo pianeta, come la Lombardia, apra delle sfide tecnologiche, lo ritengo un fatto positivo perché appunto penso che noi abbiamo il compito di aprire delle strade, di indicare perché siamo più forti nelle soluzioni migliori. Tante volte la cortecchia elettrica ci porta a proporre soluzioni del passato. Se oggi qualcuno venisse a dirci che bisogna costruire un polo siderurgico a Napoli, a Bagnoli, lo guarderemmo come un matto; però molte di queste scelte sono state fatte con grande consenso e sono contento che la regione Lombardia abbia affrontato soltanto all'interno della regione il dibattito sull'abbattimento del Monte Turchino perché magari se lo proponevate a Lunardi diventava un 'opera strategica per il paese, perché qualcuno ancora ha visioni diciamo non proprio avanzate sul futuro dell'Italia e ha in mente un po' quegli affreschi che si vedono in alcune camere del lavoro e case, sedi pubbliche lombarde in cui ciminiere che emettono fumi multicolori sono il simbolo di un progresso che avanza ; sappiamo che non è così. Questa è la sfida, questa sfida richiede una grande mobilitazione di energie, una grande risposta da parte della politica e richiede grande concretezza, ma anche un'idea di senso della politica e della vita molto elevato. E voglio chiudere leggendovi in omaggio al titolo che avete scelto per questo vostro Meeting un passo tratto da un film su un ragazzo ucciso dalla mafia nel 1978, Peppino Impastato (lo dico perché bisogna stare molto attenti ai segnali che si mandano nella società). Si governa non solo con le leggi, non solo con gli stanziamenti; si governa anche con i segnali, per questo io, anche oltre i suoi meriti, forse lodo l'operato della regione Lombardia perché questo è un segnale positivo. Lo dico perché mi ha fatto piacere



leggere l'intervista del ministro Matteoli in cui ribadiva il fermo no a una sanatoria sull'abusivismo edilizio, ma il fatto che si sia parlato della sanatoria sull'abusivismo in Sicilia ha prodotto l'anno scorso, anche in assenza di sanatoria un aumento dell'80% delle case abusive lungo le coste e quindi una distruzione di bellezza e di ricchezza per tutti; quindi bisogna anche saper governare lanciando nel nostro paese dei segnali positivi che mobilitano l'energia migliore della nostra società e non evocano le parti peggiori. Dice in questo brano del film Peppino Impastato guardando da una collina vicino a Cisi: "L'area dove sorge l'aeroporto di Puntaraesi, vista così dall'alto, uno sale qua e potrebbe anche pensare che la natura vince sempre che è ancora più forte dell'uomo, non è così. In fondo le cose, anche le peggiori una volta fatte poi trovano una logica, una giustificazione per il solo fatto di esistere, fanno queste case schifose con le finestre di alluminio, i balconcini, senza intonaco, i muri di mattoni.

La gente ci va ad abitare ci mette le tendine, i gerani, la biancheria appesa, la televisione e dopo un po' tutto fa parte del paesaggio, c'è, esiste, nessuno si ricorda più com'era prima, non ci vuole niente a distruggerla la bellezza."... E allora forse più che la politica, la lotta di classe, la coscienza e tutte 'ste fesserie, bisognerebbe ricordare alla gente cos'è la bellezza, insegnare a riconoscerla, a difenderla e io dico anche che noi italiani da questo punto di vista abbiamo tante cose da difendere.

Roberto Formigoni: Mi sembra che stia emergendo con chiarezza, assieme ad altri dati interessanti, il fatto che quest'impegno o questa battaglia per un mondo sviluppato e più pulito nello stesso tempo, questa battaglia non dispone di bacchette magiche, appunto non si può abbattere il monte Turchino. E quindi questa battaglia, questo lavoro è fatto di 100 e 100 piccoli provvedimenti, ciascuno dei quali appare poco significativo, ma che soltanto ammassati pazientemente come fa la schiera di formichine che per l'inverno porta a casa i chicchi di grano e riesce a incidere in maniera significativa. L'esperienza Regione Lombardia è fatta di questi 100 e 100 tentativi, uno dei più significativi è certamente questo tavolo per l'auto con le case costruttrici di automobili ed ecco perché sono qui con noi e li ringrazio i rappresentanti di FIAT e BMW che regione Lombardia ha lanciato. Abbiamo chiesto, un po' curiosi di vedere come andava a finire, ai produttori di automobili di radunarsi con noi per vedere se era impossibile pensare a un'auto diversa per la Lombardia del 2005. Hanno risposto moltissimi, praticamente tutti i produttori europei, alcuni americani, alcuni giapponesi, in prima fila certamente FIAT e BMW. È iniziato un lavoro, la presidenza del tavolo l'abbiamo affidata al Nobel Rubbia, ci sono presenti le università, l'Unione Europea ci ha recentemente chiesto di allargare questo tavolo su scala europea e abbiamo cominciato a studiare assieme la possibilità di un'auto nuova avendo in testa l'obiettivo, il sogno del primo gennaio 2005 o 2006, ma vedendo i passi attraverso cui era possibile costruirla. Voglio andare molto rapidamente per sintesi. Con FIAT il discorso che ci ha interessato tantissimo è stato quello del metano. FIAT ci ha presentato alcuni modelli di auto a metano o ibride già funzionanti. La nostra politica, la ricordavo prima, era quella di cambiare l'indirizzo del mercato, ma non soltanto attraverso leggi o divieti, bensì attraverso

provvedimenti di accompagnamento e quindi anche incentivi. Noi ci siamo assunti l'impegno, e lo realizzeremo, di costruire in tutto il territorio della Lombardia entro il 31 dicembre 2003, 300 punti di distribuzione del metano, affinché le auto a metano non siano un bel pezzo da museo che non può circolare perché non può rifornirsi. Come regione abbiamo fatto la scelta di togliere ogni tassa regionale sul metano. Questo riguarda per ora il metano da uso domestico, perché la normativa sul metano da trazione è nazionale; ma al Ministro Matteoli ho detto questa mattina e lo ridico, perché pensiamo a cosa potrebbe succedere con una politica di detassazione globale del metano. E' chiaro che per spostare il mercato, per spostare i consumatori o scegli la via del dirigismo centralista che bastona, che tassa, non è la nostra via, o scegli la via di politiche di accompagnamento di sforzi: appunto mille gesti uno accanto agli altri. Con BMW l'aspetto di collaborazione più interessante è quello sull'idrogeno. Anche qui abbiamo costruito un tavolo sull'idrogeno, illustri scienziati ci incoraggiano dicendo che la tecnologia all'idrogeno anche per la trazione è molto più vicina di quanto si possa pensare, capiamo che gli ostacoli da qui all'idrogeno non sono soltanto di natura tecnica, c'è magari in mezzo qualche multinazionale o qualche suo parente stretto da riuscire a superare e a riconvertire, ma ci siamo messi in quella direzione anche con gesti esemplari. Se non fosse successo l'incidente del 18 aprile con il rotvailer commander che ci è arrivato al venticinquesimo piano, già da quest'inverno il grattacielo Pirelli, sede della Regione Lombardia sarebbe stato riscaldato a idrogeno. Il progetto è rinviato di un anno. Nell'inverno 2002/2003 non abiteremo al Pirelli, quando rientreremo sarà riscaldato e raffreddato a idrogeno. Abbiamo preso provvedimenti sul riscaldamento, appunto abbiamo messo fuori legge con una gradualità che parte dai piccoli impianti più facilmente cambiabili fino ai grandi impianti che fra l'altro sono quelli meno inquinanti, a differenza di quello che qualcuno pensa, perché più facilmente correggibili, abbiamo messo fuori legge in Lombardia anticipando qualunque altra regione gli oli pesanti e la nafta. In realtà avevamo tentato già di farlo due anni fa, ma in assenza di una normativa nazionale i ricorsi al TAR ci bloccarono. L'accordo con il Ministro Matteoli ci ha permesso sulla base di una legge nazionale nuova dei mesi scorsi di adottare questo provvedimento in Lombardia. Poiché continuiamo ad essere convinti che non bisogna solo proibire, ma bisogna anche incentivare dal 15 ottobre cominceranno ad essere fuori legge i nuovi impianti, ma ai condomini che dovranno cambiare i loro impianti e che si impegnano a farlo entro la fine dell'anno noi paghiamo il 50% delle spese di rinnovamento dell'impianto. Quindi l'impianto lo cambiano i condomini, ma il 50% delle spese lo mette la regione Lombardia, ma il metano che dovranno utilizzare è detassato e quindi un po' con gli incentivi, un po' perché siamo convinti della bontà di intenzione della stragrande maggioranza dei nostri cittadini contiamo anche in questo di riuscire a cambiare delle cose. Ugualmente sul tema dei trasporti. Ho parlato di auto, concludo parlando di mezzi del trasporto pubblico. Noi abbiamo assunto l'impegno di qui a tre anni di mettere in circolazione in Lombardia 2760 nuovi autobus ecologici, 800 sono già entrati in funzione. Qui la sinergia è con i comuni e con le aziende autonome di trasporto. Come regione Lombardia l'incentivo è la differenza tra il mezzo ecologicamente inquinante e quello ecologicamente meno

inquinante. Analogamente sui taxi contiamo di mettere 1500 nuovi taxi a metano AGPL, ma anche per i privati, dopo i provvedimenti assunti dal governo su cui pure abbiamo lungamente dialogato con il ministro Matteoli e il Consiglio dei Ministri, altri incentivi contiamo di mettere come regione Lombardia. Certamente l'obiettivo è quello di poter vietare le auto non catalizzate soprattutto dalle zone ecologicamente più critiche in un giro di tempo brevissimo, ma di aiutare i possessori di auto non catalizzate che sono anche la fascia generalmente economicamente più bassa ad acquistare un'auto nuova o un'auto usata ma catalizzata avendo la possibilità di utilizzare i vantaggi del governo e della regione. Tutto questo l'abbiamo messo in un documento, lo abbiamo chiamato libro azzurro di 73 progetti concreti che mobilitano non solo la buona volontà e capacità di realizzazione concreta, ma anche la capacità di ideare, di pensare, di desiderare un modo diverso di vivere nelle nostre città e nelle nostre regioni. E' una sfida che corre sempre sul crinale delicato tra la durezza del richiamo della realtà concreta e politica e la capacità di sognare e di desiderare qualche cosa di più bello; e io sono grato a chi ci dà una mano a pensare in questa direzione, ad un governo che ho trovato interlocutore attento di questo, ad esponenti di associazioni che ho trovato di riconoscere i passi positivi che insieme stiamo facendo, conto anche, con Legambiente, Realacci lo sa, abbiamo un appuntamento alla ripresa autunnale, di fissare dei patti di collaborazione e con alcuni lungimiranti produttori di automobili che hanno accettato di rimettere in discussione le proprie strategie di mercato e di pensare dei modelli per la Lombardia che potranno però, se funzionano, e sono convinto che funzioneranno, diventare modelli per l'Europa e per l'intero mercato mondiale.

Moderatore: Gli ultimi due interventi, dott. Ruocco, Fiat Auto.

Vincenzo Ruocco: Credo che molto sia già stato detto, in termini di diagnosi generale, di scenario generale, sul tema della mobilità che poi, sulla questione ambientale, più direttamente ci coinvolge. E' stato detto molto sulla delicatezza e la complessità del problema, proprio perché l'aumento della domanda di mobilità è strettamente correlato con la crescita del PIL. Quindi, ci sono degli aspetti di contemperazione tra il cambiamento, l'intervento e le esigenze che sono legate alla domanda di mobilità. Non ritorno su questi aspetti ma vorrei partire, prima ancora di andare sulle opzioni tecnologiche verso le quali più direttamente ci muoviamo, brevemente sulla elencazione dei punti che per noi rappresentano il campo sul quale si svolge e si svolgerà la sfida della mobilità sostenibile, perché ormai è un dato, direi, incontrovertibile e di mobilità sostenibile. Nel prossimo futuro bisognerà lavorare in questa direzione proprio per garantire la crescita di quella domanda di mobilità che è funzionale poi allo sviluppo economico che tutti noi mettiamo tra i nostri obiettivi dell'Unione Europea. Per noi, da questo punto di vista siamo assolutamente in linea con quanto accennava il Presidente Formigoni, non esiste la soluzione per la mobilità sostenibile o la soluzione tecnologica che miracolisticamente risolve tutti i problemi. Ci troviamo in presenza di iniziative e misure che tra di loro saranno sinergiche, che arriveranno sul mercato con livelli di

maturazione, con tempi di maturazione diversi, ma che andranno a costituire il nuovo mosaico della mobilità nelle nostre città. Quindi, le linee fondamentali che, come azienda, abbiamo ritenuto di mettere formalmente in un documento anche ad uso interno, sono, non in ordine di priorità tra di loro, il miglioramento delle tecnologie di prodotto, con l'introduzione di motori sempre più ecologici e con una progettazione che favorisca il recupero e la riciclabilità dei materiali impiegati.

Si è già detto, ed è un'altra linea importante, lo sviluppo delle infrastrutture, sia quelle tradizionali di viabilità, sia quelle rese disponibili dalla telematica, per il controllo e la gestione del traffico e per il supporto e l'assistenza alla guida.

Una terza linea è lo sviluppo della qualità e dei sistemi di trasporto pubblico collettivo che possano concorrere all'effettiva creazione di modelli di inter-modalità. Ecco, bisogna correggere ciò che ogni tanto emerge, soprattutto nei momenti di discussione, nelle fasi di emergenza, su un presunto antagonismo tra trasporto pubblico, collettivo e trasporto privato. E' probabilmente in una sinergia tra queste due modalità che ci verrà, in futuro, un supporto al miglioramento della mobilità. L'ultimo, ma non per questo meno importante, aspetto nelle linee che abbiamo individuato e nella nostra politica ambientale, è l'evoluzione dei comportamenti individuali. Ne ha già parlato il ministro, è una cultura che sia orientata alla crescente diffusione ai singoli utenti, di una nuova cultura della mobilità, del rispetto dell'ambiente e di forte attenzione alla sicurezza stradale. Ecco, l'insieme di iniziative che si muovano in quest'ambito creeranno il mosaico della nuova mobilità che dovrebbe dare quelle risposte che noi tutti aspettiamo. Come Fiat Auto ci sentiamo trasversalmente, in tutte queste linee, parte attrice responsabile, in una logica però di gestione a sistema, perché questi problemi sono talmente difficili e complessi che richiedono una, come dire, una piattaforma in cui sia presente, in un ambito di collaborazione nuovo, il pubblico, il privato, cioè tutti gli operatori economici e le istituzioni. Ovviamente, in queste linee, l'area di nostra maggiore responsabilità, è, e non potrebbe essere diversamente, quella dello sviluppo tecnologico di prodotto. Io credo, da questo punto di vista, che, anche se non abbiamo assistito alla discontinuità che citava prima il Presidente, per quanto riguarda i computer, io credo però che l'industria europea abbia risposto con responsabilità alla sfida. Le vetture che produciamo noi oggi hanno ottenuto abbattimenti degli inquinanti allo scarico pari al 98%, rispetto agli inizi degli anni 70, quando è uscita la prima direttiva europea. Non so quanti settori possano annoverare un miglioramento tecnologico di questo tipo. Per quanto riguarda poi l'emissione di gas serra, l'industria automobilistica europea è una tra le poche, se non forse l'unico esempio, ad aver sottoscritto con l'Unione Europea, un accordo volontario, con obiettivi molto ambiziosi per il contenimento dei consumi e quindi della emissione di anidride carbonica. Quindi, direi, risultati importanti, ottenuti con grande discontinuità tecnologica, nell'ambito delle trazioni cosiddette tradizionali, che, bisogna dircelo con molta chiarezza, rappresenteranno comunque l'asse portante della mobilità, da un punto di vista tecnologico, ovviamente, per molti anni. Va detto ancora che un autovettura che monta oggi un modello Euro 3 ha un livello di emissione dei principali inquinanti, pensate, 15 volte più basso rispetto una vettura di 10 anni fa.

Questo effettivamente è un salto, in termini tecnologici, notevole, che verrà ulteriormente incrementato; non è che ci si può fermare qui, e i livelli Euro 4, a cui faceva riferimento il ministro, sono livelli di emissione che richiedono un ulteriore sforzo tecnologico, in termini di discontinuità. Purtroppo però, un così veloce cambiamento tecnologico non ha, come conseguenza, un'analoga velocità di trasferimento della tecnologia nella realtà quotidiana della mobilità, quindi con dei benefici effettivi, in tempi altrettanto rapidi sul campo circolante. Attualmente, in Italia, circolano oltre 10 milioni di autoveicoli più vecchi di 10 anni, quindi non catalizzati, il 40% del parco circolante. Solo per dare un'idea dimensionale di che cosa questo significa rispetto a una tecnologia di cui già oggi disponiamo, sostituire queste vetture, equivarrebbe a migliorare dell'80% i livelli di inquinamento da traffico nelle nostre città. Ecco, però, i grandi progressi realizzati nel campo delle trazioni cosiddette tradizionali non hanno fermato, né fermano, né devono fermare gli investimenti in ricerca e sviluppo per nuove tecnologie, quelle che noi chiamiamo trazioni alternative. Da questo punto di vista vi rappresento brevemente, cercando su un tema che richiederebbe ampi spazi, di fare comunque una sintesi, per quanto possibile, chiara degli ambiti nei quali stiamo lavorando: tra queste opzioni tecnologiche, senza dubbio la più promettente è quella delle "Fuel sale" alimentate a idrogeno. Una tecnologia che, almeno laddove avviene l'utilizzo del combustibile, è ad emissioni zero e produce solo vapore acqueo. Tutti i costruttori automobilistici nel mondo stanno investendo in questo settore di ricerca e si strutturano, data la dimensione degli investimenti, in poli di eccellenza. Simili a quello realizzato dall'attività sinergica di Fiat con General Motors. All'inizio del 2001, la Fiat Auto ha portato sul mercato, ha presentato un prototipo, la 600Electra H2 Fuel sale, un prototipo che è stato realizzato in collaborazione con il ministero dell'ambiente e con Enea. Qualche mese più tardi, IRISBUS, una società del gruppo IVECO, ha svolto un ruolo trainante in un raggruppamento temporaneo di imprese per la realizzazione dell'autobus a idrogeno, che, entro fine anno, inizierà il suo esercizio di linea sperimentale. L'idrogeno rappresenta la più grande opzione tecnologica del futuro, per lo meno la più grande che riusciamo ad immaginare in questo momento ed è anche la grande speranza. Però, va detto con estrema chiarezza, per evitare l'illusione che dietro l'angolo, o in un tempo relativamente breve, noi possiamo avere un risultato nella vita quotidiana, da questa tecnologia che, per quanto gli sforzi e i progressi fatti negli ultimi 10 anni, siano stati notevoli, da questo punto di vista, la ricerca nel campo automobilistico, è da ritenere ancora agli inizi e la sua industrializzazione piena richiederà ancora tempi piuttosto lunghi. L'idrogeno non esiste libero in natura, deve essere prodotto e richiede enormi quantità di energia. Al momento, non è stato ancora risolto il problema delle infrastrutture necessarie per la produzione dell'idrogeno, lo stoccaggio, la distribuzione, e l'immagazzinamento a bordo veicolo. Nei prossimi anni vedremo senz'altro un numero via via crescente di flotte sperimentali e di applicazioni anche nelle nostre città. Io ritengo personalmente a partire dai veicoli di trasporto pubblico collettivo. Proprio perché un distributore di flottes sperimentale è più facile da realizzare rispetto a un distributore aperto al pubblico e quindi per un esercizio più diffuso. Tutti i costruttori automobilistici

collocano, comunque, l'avvio di un possibile processo di industrializzazione che si basi, ovviamente, su un minimo di volumi di assorbimento da parte del mercato e quindi di produzione di massa tra il 2010 e il 2015. Ci sono soluzioni più immediate sulle quali lavoriamo, una è sicuramente quella della ibrido, cioè un motore tradizionale, termico, con asservimento di motore elettrico, che può rappresentare una evoluzione importante della trazione cosiddetta tradizionale. Abbiamo sviluppato dei prototipi, alcuni di questi hanno già circolato in un programma di eco-mobilità, svolto in collaborazione con il comune di Napoli, per 180.000 Km e realizzano delle interessantissime efficienze, in termini sia di consumi che di emissioni. Il problema di questa tecnologia è che richiede allo stato ancora un livello di ottimizzazione per essere portato sul mercato, a livelli di costo che il mercato sia pronto a recepire. Però, certamente, la loro immissione sul mercato, l'industrializzazione, può essere collocato in un periodo più riavvicinato a quello con cui vediamo la commercializzazione dell'idrogeno. Questo cosa significa? Che le soluzioni tecnologiche alternative sono solo spostate in là nel tempo? No, noi riteniamo che tra le soluzioni immediatamente proponibili ne esista una, il metano, che è l'unica concreta, alternativa che, nel breve periodo, può fornire ottimi risultati, sia sul piano dei benefici ambientali che su quello della fattibilità economica. Il metano è un combustibile intrinsecamente pulito, perché, avendo un ridotto contenuto di carbonio, durante il processo di combustione, non produce particolato che è quell'inquinante che è stato al centro del dibattito nello scorso inverno, sulla qualità dell'area nella nostra città. Non contiene piombo, né zolfo. Il metano utilizzato per auto-trazione, è un combustibile sicuro e, qui, probabilmente, bisogna fare uno sforzo di comunicazione nei confronti degli utenti: il metano è classificato, in termini di sicurezza, tra il gasolio e la benzina. Il metano è un carburante realmente alternativo al petrolio, sia dal punto di vista economico, che di disponibilità in termini di riserva. Questa è la ragione per la quale l'Unione Europea ha individuato nel metano il vettore energetico, strategico, per la grande transizione verso il periodo dell'idrogeno. Va aggiunto, inoltre, che la tecnologia per l'auto-trazione a metano è considerata in tutto il mondo italiana e abbiamo una leadership, da questo punto di vista. La tecnologia poi ha un livello di ottimizzazione tale, pur essendo una tecnologia sofisticata, da poter essere introdotta sul mercato in quel rang di costo per l'utente che l'utente è preparato a sopportare. Il prodotto a metano, per quanto riguarda il prodotto automobilistico, si colloca nell'interno del costo della versione diesel, della versione a gasolio. Quindi, ci troviamo, anche da questo punto di vista, in una situazione di immediata proponibilità di questa tecnologia estremamente pulita. Va aggiunto poi, che fa anche bene alla tasca del consumatore, perché il metano consente, sulla base dell'attuale regime fiscale, un risparmio per la tasca del consumatore, di oltre il 40% rispetto alla benzina e dell'ordine del 30% di costo rispetto al gasolio. Il vero ostacolo alla diffusione del metano, come vettore anche per l'auto-trazione, è la modesta rete di distributori. Al momento esiste un minimo di servizio concentrato tra la Toscana, L'Emilia Romagna, il Veneto e le Marche. In queste regioni i livelli di risposta dei consumatori alla proposta della vettura a metano è stata, direi, più che incoraggiante in questi anni. Le grandi potenzialità offerte dal metano hanno spinto il ministero

dell'ambiente a proporre a noi e all'unione petrolifera, un accordo di programma di cui si è parlato poc'anzi. Ecco, io non vorrei ritornare sulle modalità dell'accordo di programmi. Mi piace però cogliere un aspetto per dirvi come questo accordo di programma, dal nostro punto di osservazione, si sta muovendo. Una delle finalità introdotte dall'accordo di programma era quello di creare un riferimento quadro e ottenere la mobilitazione delle città metropolitane che erano state individuate per lo sviluppo di piani infrastrutturali di sviluppo del metano nelle città, e di allargare, tenere aperta una finestra perché le regioni potessero andare al di là delle misure previste dall'accordo di programma, per quanto riguarda le realtà da far coinvolgere. Bene, nonostante sia un accordo siglato alla fine dell'anno scorso, nell'aprile è stata costituita la convenzione delle città, e oggi hanno già aderito 9 città e, entro settembre, 17 città, 17 e 21 città faranno parte di questo accordo di programma. Questo significa che non basta un atto formale di adesione, ma bisogna partecipare al programma con un piano, un concreto piano, nel breve e medio periodo, di creazione delle infrastrutture. Ecco, vorrei dire, questo è l'aspetto che posso testimoniare qui, che si sta muovendo sul piano nazionale metano, un grande lavoro completo, da parte delle amministrazioni locali, la concreta individuazione di piani che fanno ben sperare che finalmente si riesca a dare una svolta operativa e pragmatica su un tema che può portare un notevole contributo al miglioramento della qualità dell'area, per quel che riguarda il traffico nelle nostre città. Ho detto, la finestra aperta per le regioni che volessero andare al di là dell'accordo; la regione Lombardia ha colto immediatamente e debbo testimoniare il grande spirito e la grande determinazione posta in essere dalla regione Lombardia che, non solo ha ampliato le aree da far convergere all'interno della convenzione dei Comuni, ma ha anche creato uno specifico tavolo di lavoro, per aggiungere risorse finanziarie a quelle statali, semplificare gli iter autorizzativi per favorire la realizzazione di impianti di distribuzione, fatto questo molto importante. E poi ha posto, a livello regionale, quell'obiettivo che diceva prima il Presidente Formigoni, cioè, in 2 anni, 300 nuovi distributori. Io vorrei darvi solo una dimensione di cosa vuol dire, in 2 anni, 300 distributori a metano. Equivale, questo numero, quasi alla rete totale che esiste oggi per il metano ad auto-trazione su tutto il paese. Oggi ci sono 370 distributori. La regione Lombardia, da sola, si è posta l'obiettivo in 2 anni di realizzare 300 distributori a metano che rappresenteranno sicuramente un volano importante per la diffusione di questa trazione e di questa attività.

A fianco alla regione Lombardia, ha raccolto la sfida la regione Emilia Romagna che ha esteso a tutte le città capoluogo di provincia il piano metano, indirizzando proprie risorse in questa direzione. Io credo che anche l'apporto del governo nell'operazione di svecchiamento del parco circolante, che si è concretizzato negli ultimi mesi, nei recenti incentivi economici per l'acquisto di veicoli catalizzati, vada nella direzione giusta, nella direzione di soluzioni pragmatiche, concrete per avere nel medio e breve periodo dei risultati importanti. Importante è che, sia il piano metano che il tema degli incentivi, non siano delle iniziative one-shot, come dicevamo in azienda, ma che possano rappresentare l'inizio di una politica di accompagnamento di questi

fenomeni e noi siamo pronti, come abbiamo rappresentato, a fare la nostra parte. Grazie.

Moderatore: L'intervento conclusivo, il dott. Huss.

Christoph Huss: Signor Lupi, egregi ospiti, signori e signore, a nome del gruppo BMW vorrei innanzitutto ringraziare gli organizzatori, per avermi invitato al Meeting di Rimini. Vorrei brevemente darvi una panoramica su ciò che abbiamo fatto all'interno dell'azienda BMW a favore del futuro e a favore della mobilità sostenibile. Noi ci occupiamo da molti anni di questa tematica, da ben oltre 20 anni, in cui siamo stati anche accusati di essere contributori a ciò che succede nell'ambiente. Spesso però non si riconosce il fatto che l'industria automobilistica, quindi anche la nostra azienda, sin dall'inizio, si è adoperata a favore dell'ambiente, a favore del miglioramento tecnologico e quindi a favore, a tutela di noi tutti. Questo riguarda sia il processo di lavorazione ma anche i prodotti stessi. Tutti dobbiamo chiederci come mai non siamo riusciti a cambiare l'opinione pubblica, quindi non veniamo considerati un'azienda, magari, rispettosa da parte della popolazione. Ci sono spesso delle tendenze in contrasto che possiamo riconoscere all'interno della società. Da un lato, manca la conoscenza e anche il sapere di ciò che è stato fatto all'interno della nostra industria e, naturalmente, questa problematica, è piuttosto complessa. Noi ci consideriamo una parte integrante e consolidata della nostra società e, con questa affermazione, naturalmente, abbiamo assunto anche degli obblighi. Vorrei parlare brevemente di questi obblighi che abbiamo assunto. Fatturato, ricavo, vendite, queste sono le parole chiave all'interno di un'azienda industriale ma non solo all'interno di una azienda industriale. Dobbiamo anche pensare alla morale, alla responsabilità, e un saggista ha detto una volta, "La grandezza complementare al potere è la responsabilità". E vorrei sottolineare a questo punto che la nostra azienda, i nostri collaboratori si impegnano personalmente a favore dell'ambiente. Per noi la sostenibilità è formata da 3 pilastri: l'economia, l'ecologia e la compatibilità sociale. La nostra strategia aziendale si basa su questo fondamento. Come industria abbiamo il dovere di informare il pubblico, di elaborare anche nuove tecnologie per il futuro. E abbiamo riconosciuto i problemi che dobbiamo affrontare, vorrei accennare brevemente alla Lombardia, abbiamo avuto problemi con l'emissione del particolato; queste emissioni non sono derivate soltanto dal trasporto urbano, ma vengono anche dall'agricoltura e vengono anche trasportate da molte zone lontane, dal deserto, per esempio. Molti anni fa noi abbiamo contribuito al miglioramento delle marmitte catalitiche e abbiamo, naturalmente, prodotto anche dei veicoli a trazione elettrica. Però, da un lato questa trazione elettrica, da sola, non può risolvere il problema dell'ambiente e quindi questo non dovrebbe essere sottovalutato. In quanto alla durata del catalizzatore, vorrei aggiungere ancora due cifre: in Germania ci sono solo il 3% dei veicoli che non siano dotati di marmitta catalitica, in Italia, invece, abbiamo appena sentito, si tratta del 30-40% del parco circolante e quindi il 30-40% del campo circolante provoca l'80% dell'inquinamento dell'area. Per il futuro ci impegniamo nella trazione alternativa ma anche per quanto riguarda la gestione del traffico



urbano. Qui, deve esserci una sinergia tra il trasporto su strada e la politica. Abbiamo avuto un notevole successo con la trazione all'idrogeno, abbiamo elaborato i motori, abbiamo elaborato nuovi sistemi di stoccaggio, dal 2000 abbiamo una flotta di 15 macchine a trazione idrogeno e alcune di queste macchine sono circolanti in Lombardia. 150.000 km sono stati percorsi già con un motore alimentato ad idrogeno e questo è la prova del due. E se noi utilizziamo questo idrogeno e questo può significare anche avere una energia rinnovabile, abbiamo soltanto un vapore acqueo che è contenuto nelle emissioni. Il mio collega della Fiat ha appena detto, la grande tematica non è l'industria automobilistica, riguarda soprattutto i rifornimenti. La produzione a idrogeno stesso e anche le stazioni di rifornimento sono importanti. Insieme a altri soggetti del settore trasporto, abbiamo iniziato una *war-energieur*, abbiamo sostato in 10 grosse città del mondo, per dimostrare che esiste l'auto ecologica e che l'idrogeno può essere il combustibile del futuro. Per quanto riguarda la gestione del traffico stradale, posso dire che la nostra ricerca ha dimostrato che la mobilità, all'interno delle città, non è sostenuta dalle vetture ma deve esserci una sinergia con il trasporto pubblico urbano. Questa naturalmente è la nostra tesi che svilupperemo anche in futuro. Il progetto che ha appena evidenziato il Presidente Formigoni, "Auto Nuova Lombardia 2005", è uno dei passi in avanti e noi ci adoperiamo a supportare questo progetto. Queste visioni devono essere naturalmente anche realizzate in concreto. Il gruppo BMW, siamo riusciti, dal '75 al 2008, a ridurre il consumo di carburante del 50% delle autovetture. Anche il riciclaggio per noi è un tema importante. Ogni automobile può essere riciclata, il 90% al giorno d'oggi, e quindi stiamo analizzando anche tutti i componenti che vengono utilizzati nel ciclo di produzione di una vettura ma anche nel ciclo di vita di un prodotto. Una produzione non inquinante è il fattore chiave per noi del gruppo BMW. Tutti i nostri stabilimenti, in tutto il mondo, e non escludo nessuno stabilimento, includo anche quelli asiatici e America del Sud, sono certificati secondo la norma ISO 14.001, secondo la direttiva europea Emas, e quindi siamo l'unico costruttore al mondo che applica quegli standard europei a tutti gli stabilimenti mondiali. Nella produzione di vetture siamo riusciti a ridurre l'emissione CO<sub>2</sub> del 15%. Il consumo energetico è ridotto del 20%, anche il consumo di acqua è stato ridotto. E siamo quindi leader nel mercato. Quindi, questi sono i passi per il futuro. Noi non pensiamo soltanto al *Sherald hotel*, ma pensiamo anche all'indice di sostenibilità *Dow Jones*, per dimostrare che anche il nostro pacchetto finanziario rispetta la sostenibilità.

Il terzo pilastro della sostenibilità riguarda la responsabilità sociale. Il nostro impegno in questo settore si rivolge a tutti i nostri collaboratori, ma è coinvolta anche la popolazione che abita vicino ai nostri stabilimenti. La nostra cultura di leader del mercato si basa sul fattore collaborazione, sulla responsabilità singola di ogni collaboratore e delle sue prestazioni che contribuiscono al successo globale dell'azienda. E di ciò fa parte naturalmente anche la tutela dell'ambiente, anche la nostra struttura interna dell'azienda e la flessibilità dell'orario e la flessibilità della produzione. Tutti i nostri stabilimenti si occupano delle problematiche ambientali; abbiamo previsto, per esempio, dei corsi per i neo patentati; abbiamo un impegno a livello culturale; fungiamo spesso da sponsor degli eventi culturali; ci adoperiamo

anche per lo scambio delle scolaresche a livello internazionale e proponiamo anche corsi di educazione stradale.

Il programma Clean Energy è un altro fattore importante per la nostra azienda, perché non produciamo soltanto automobili, ma ci occupiamo di tutte le strutture che sono coinvolte, specialmente quelle riguardanti l'idrogeno. Oggi è stato detto che tutti i soggetti devono essere coinvolti; tutti coloro che partecipano al vertice di Johannesburg; noi siamo anche rappresentati a Johannesburg con molte persone e siamo fieri di poter dimostrare le nostre capacità e siete invitati anche a venirci a trovare presso il nostro stand. In conclusione vorrei sottolineare che soltanto insieme si possono risolvere i problemi legati all'ambiente; ognuno di noi, ogni persona, ogni cittadino può dare un contributo valido, e quindi assumere responsabilità. Questo non significa soltanto che chi comanda a livello politico ed economico debba accollarsi da solo questo compito. Noi tutti dobbiamo fare qualcosa per rendere possibile la sostenibilità del futuro. Dobbiamo iniziare adesso con un dibattito sociale, coinvolgendo tutti, l'economia, la Chiesa e anche i mezzi di comunicazione; dobbiamo avere obiettivi in comune e dobbiamo definire la giusta dose di libertà e responsabilità per poter raggiungere questi obiettivi. Il Meeting, secondo me, è un'ottima occasione per dare inizio a questo dibattito sociale. In conclusione vorrei ringraziarvi tutti per avermi invitato a partecipare a questa tavola rotonda, e ringrazio soprattutto i volontari che hanno contribuito al successo di questa manifestazione. Un grazie a tutti voi e auguro a tutti un successo con questa manifestazione.