

Immigrati
La Boniver: «Espulsioni più veloci»

BOLOGNA. Il ministro per l'immigrazione Margherita Boniver - ieri a Bologna per incontrare gli amministratori della città - ha espresso alcuni giudizi sulla sua attività di ministro e sul valore della legge Martelli.

Intanto, rispondendo ad alcune critiche, ha detto: «Il governo ha cercato di usare la massima flessibilità per quanto riguarda gli immigrati, e lo ha fatto utilizzando lo status di rifugiati politici. Un conto è stato il rimpatrio dei cittadini albanesi, avvenuto con il pieno consenso del governo albanese, e un altro la flessibilità usata per i cittadini croati. In nessun caso, comunque, è possibile paragonare l'azione del governo italiano a quello che stanno facendo gli Stati Uniti con il rimpatrio di migliaia di cittadini haitiani, verso un paese che è retto da una dittatura sanguinaria».

Poi, ha aggiunto il ministro Boniver riflettendo sulla legge Martelli, «è proprio il caso di dire che, dopo due anni di vita, la legge 39» è ormai una legge con sempre meno detrattori. Tuttavia, il ministro Boniver ritiene che siano opportune alcune modifiche: «La prima cosa da fare è quella di incidere sull'operatività dei decreti di espulsione, in fondo sono proprio le cifre a spiegare il sostanziale fallimento della legge su questo versante. L'unico versante al quale, tra l'altro, si aggrappano tutti quelli, e non sono pochi, che giudicano la legge come una cosa ormai inutile e sbagliata, comunque da cambiare».

«D'altra parte - ha concluso la Boniver - a chiedere che i decreti di espulsione siano veramente operativi sono le stesse associazioni di extracomunitari».

Ischia
Un tesoro sotto il cespuglio

NAPOLI. Tre ragazzini di Ischia hanno trovato tra la vegetazione di uno spiazzo antistante l'hotel Reginalda di Lacco Ameno, il portafoglio di Krenlio Zukhen, rubatole due anni fa, con all'interno mezzo miliardo di preziosi. La turista era rimasta vittima di un furto il 15 settembre del '90: tornata dalla spiaggia aveva notato la scomparsa del beauty case ed aveva dato l'allarme. Il personale dell'albergo e i carabinieri avevano iniziato immediatamente le perquisizioni delle stanze ed il ladro (forse un turista straniero) deve aver pensato di evitare guai maggiori gettando in giardino il malloppo.

I tre ragazzini che stavano giocando a nascondino lungo i vialetti dell'albergo, invece hanno notato, a due anni di distanza, l'involucro. I carabinieri hanno identificato la proprietà del «tesoro» e l'hanno avvertita in Germania. Adesso la turista dovrà tornare ad Ischia per ritirare i preziosi.

Campobasso
Rapita per sposare un nomade

CAMPORBASSO. Una ragazza di 16 anni, Silvana Sellini, è stata rapita ieri mattina a Cermaggiore, in provincia di Campobasso, da un nomade di 45 anni, Angelo De Rosa, per darla in sposa al nipote diciottenne, Angelo Cirelli che si era invaghito della giovane. Il rapimento si è verificato nei pressi dell'abitazione della ragazza. L'allarme è stato dato dalla madre di Silvana, che ha ricevuto nel corso della mattina tre telefonate con le quali i rapitori la avvertivano che la figlia era nelle loro mani, che stava bene e che l'avrebbero fatta sposare con il giovane Cirelli. La famiglia della giovane si era opposta ad una richiesta di matrimonio dei nomadi. In tutta la regione sono stati istituiti posti di blocco, mentre vengono controllati i campi e le abitazioni degli zingari che numerosi risiedono nel Molise.

Stretti tra smog e norme confuse
gli acquirenti si fanno cauti
Crollano i prezzi dell'usato,
ma la domanda si è ridotta a zero

La marmitta paralizza il mercato

Agnelli: «Le auto si vendono, ma nessuno le ritira»

La scelta è ormai obbligata: marmitta catalitica. Ma in assenza di certezze sulle norme nelle aree maggiormente inquinate, sull'omologazione dei retrofit e dei diesel «puliti», molti, pur avendo acquistato l'auto, aspettano a ritirarla. E mentre crolla il mercato dell'usato, comincia a farsi strada qualche sospetto che la benzina senza piombo non sia poi così tanto «verde», soprattutto in città.

PIETRO STRAMBA-BADIALE

ROMA. Confusione a quattro ruote. Tra marmitta catalitiche e targhe alterne, benzina più o meno verde - un termine quanto mai improprio - e provvedimenti più o meno tardivi e contraddittori, il disorientamento è totale. «Sta accadendo uno strano fenomeno - ha notato ieri Gianni Agnelli proprio in occasione della presentazione di una nuova Alfa - noi continuiamo a vendere autovetture, ma la gente non le ritira... Forse aspetta di conoscere quali saranno gli incentivi fiscali. Il fenomeno viene sostanzialmente confermato dagli addetti ai lavori, alcuni dei quali ritengono però che la situazione si stia normalizzando dopo l'entrata in vigore degli incentivi all'acquisto di auto «pulite». Un fenomeno, del resto, perfettamente comprensibile: l'allarme per l'inquinamento comincia finalmente a farsi strada. Ma la grande contraddizione tra la sempre maggiore domanda di mobilità e l'eternamente insufficiente offerta di trasporto pubblico resta. E in assenza - almeno finora - di indicazioni chiare, il cittadino-automobilista forzato o trova il coraggio (e soprattutto ne ha la possibilità) di rinunciare all'auto oppure tenta come può di cautelarsi, di mettersi in condizioni da un lato di continuare a potersi muovere, e dall'altro di non spendere milioni per poi trovarsi con un pugno di mosche. E per questo attende prima di ritirare l'auto che ha prenotato magari da mesi.

Il provvedimento scatterà domani
Targhe alterne dalle 6 a mezzanotte

Bologna antismog: «pari e dispari» per tre giorni

Bologna raddoppia. Da domani, il Comune imporrà le targhe alterne per tre giorni dalle 6 del mattino a mezzanotte fino a sabato; e questo indipendentemente da un eventuale recupero del livello di respirabilità dell'aria. La decisione, presa a tarda sera, riguarda tutto il territorio comunale, tangenziale compresa. Per oggi il sindaco invita la popolazione a non usare l'auto se non per motivi urgenti e gravi.

DALLA NOSTRA REDAZIONE MAURO CURATI

BOLOGNA. La giunta ieri sera dopo ore di discussione, prendendo atto che i dati dell'inquinamento persistevano, ha emanato un'ordinanza (targhe alterne dalle 6 alle 24 per tre giorni, tangenziale compresa) e un invito alla popolazione («Il sindaco è scritto - invita i cittadini a ridurre per la giornata di domani (oggi ndr) l'uso di veicoli a motore non ambientalmente compatibili, limitando a situazioni di grave e inderogabile necessità»). Per domani, quindi, si tor-

«ecologico», quelli dell'ultima generazione che dovrebbero abbattere drasticamente le emissioni inquinanti. Se, per sventura, l'ha ritirato anche solo il giorno prima della pubblicazione del decreto che ne consente la libera circolazione, ha fatto un pessimo affare: per lo Stato sono da considerare «ecologiche» solo le auto diesel che - pur perfettamente identiche a quelle vendute fino al giorno prima - vengono immatricolate dopo l'entrata in vigore del decreto.

Ma è l'intero mercato dell'auto ad avere subito uno scossone: «Le vendite sono fiacche, fiacchissime - ammettono in coro i concessionari romani di diverse case - E la domanda riguarda esclusivamente modelli catalizzati. Non parliamo poi dell'usato: per le auto immatricolate prima dell'88 è il tracollo. I prezzi sono crollati, ma non le vuole più nessuno». Per quelle costruite dopo, c'è sempre la possibilità - spesso, per il momento, puramente teorica - di applicare il «retrofit», che dovrebbe ridurre del 50-70% le emissioni inquinanti.

Tra le prime case a mettersi in regola c'è la Fiat: «Fin dal 15 gennaio - spiegano a corso Marconi - abbiamo ottenuto l'omologazione per una novantina di retrofit, che coprono gran parte della nostra gamma. Costeranno dalle 600.000 lire al milione e mezzo, a seconda dei modelli». Ma si dovranno montare - dopo aver «ripulito» il motore con almeno due litri di benzina senza piombo - solo in officine specializzate, insieme a un kit di protezione dalle altissime temperature - fino a 800 gradi - e

poi farli omologare dalla Motorizzazione, unico modo per ottenere i sospirati permessi di circolazione comunali - nelle grandi città. Alcune case hanno messo in programma dei kit più completi, che trasformano l'auto in una vera catalizzata. Ma il costo - ammettono per esempio alla Citroën - va dai 4 ai 5 milioni. E allora? E allora - è la risposta - «conviene comprare un'auto nuova», lasciando quindi il sospetto che per all'inquinamento si pensi a un colossale affare - migliaia di miliardi che sarebbe meglio investire nella razionalizzazione dei sistemi di trasporto e in un'incattivazione seria di quello pubblico - che nel giro di qualche anno dovrebbe portare al completo rinnovo del parco auto italiano. Dopodiché, magari, si scoprirà che la catalitica non è

una soluzione. E si ricomincerà daccapo. Il sospetto è legittimo: dalla Germania - dove le marmitte catalitiche - sono diffuse da tempo - arrivano i primi studi che sollevano non pochi dubbi, sia sull'effettiva efficacia dei dispositivi, sia sugli effetti sulla salute, non particolarmente tranquillizzanti. E per il momento di effetti benefici se ne registrano ben pochi, perché le attuali centraline di monitoraggio - spiega il direttore dell'Istituto dell'inquinamento atmosferico del Cnr, Ivo Allegri - sono tarate per individuare tre inquinanti: gli ossidi di carbonio e d'azoto e l'anidride solforosa. Su questi tre inquinanti la qualità dei carburanti non incide in maniera significativa». E con catalitiche e retrofit - aggiunge - scompare sì il piombo, ma aumentano le emissioni di benzene, fortemente nocivo per la salute. È vero che nelle grandi città la benzina senza piombo non deve contenere più del 2,5% di benzene (la metà del limite Cee del 5%, ma ben più dell'1% ammesso nelle «aree a rischio» degli Usa), ma - visto che le marmitte catalitiche stentano a funzionare proprio nelle condizioni tipiche del traffico cittadino - quel 2,5% finisce per scarsi quasi tutto nell'aria.



Un modello di marmitta catalitica per automobili

Solo due italiani su 10 allacciano le cinture

ROMA. Il numero di automobilisti che allacciano le cinture di sicurezza è, in Italia, sempre più basso.

Nelle città siamo arrivati - è una media nazionale - al 10%, e ci sono ampie diversità tra Nord e Sud.

Sulle autostrade, invece, le cifre sono differenti. La percentuale di automobilisti che usano la cintura è dell'85% al Nord. Del 60% al Centro e del 20% al Sud. E in assoluto, appunto, tra percorsi urbani ed extraurbani (compresi quelli autostradali), la percentuale è del 20%.

Non diminuisce, al contrario, con tanta evidenza, il numero di incidenti e di vittime che la circolazione automobilistica continua a provocare ogni anno: quasi 300 mila incidenti. Circa 6.500 i morti (che diventano oltre 9000 se si considerano i decessi dopo il settimo giorno). Oltre 200 mila i feriti.

D'Accursio, sede dell'amministrazione, si sono in pratica scontrate tre tesi: quella del sindaco Imbeni che ha proposto l'uso delle targhe alterne per almeno 72 ore (fino a sabato incluso cioè) e 24 ore su 24; quella dell'assessore al traffico Scavone (Psd) che ha chiesto l'istituzione di due soglie del cosiddetto «livello d'attenzione», contemplato nell'ordinanza ministeriale Ruffolo-Conte, «si da applicare il divieto assoluto di circolazione alle auto solo se la media giornaliera dovesse superare il livello consentito (mentre se dovesse sfiorare una volta ogni tanto propone anche lui di ricorrere alle targhe alterne) ed infine quella dell'assessore alla cultura Sini (Psi) che invita a far scattare i provvedimenti restrittivi solo se si raggiungesse il cosiddetto «livello di allarme».

Certo è che ieri la situazione nella città emiliana è peggiorata parecchio. Dopo un lunedì dove, lo ricordiamo, un'ordinanza del sindaco obbligava l'accesso al centro storico solo alle auto con targhe pari dalle 6 del mattino alle 8,30 e dalle 17 alle 20 mentre per il resto della giornata era divieto assoluto a tutti di poter circolare; lunedì dove si creavano, del resto, diversi problemi soprattutto per i pendolari e per le aziende economiche impossibilitate, queste ultime, a potersi svolgere la loro attività. Sarà (il sistema decentrale che controllano 24 su 24 i livelli di inquinamento) aveva dato, verso sera, l'atteso via libera.

Ma ecco che l'ingresso massiccio delle auto, dopo le 20, ha subito innalzato i veleni nell'aria: il biossido d'azoto (secondo dati comunali) lunedì sera passava da 238 ug / mc delle 20 a 249 ug / mc delle 21 e l'ossido di carbonio andava da 16,1 mg / mc delle 20 a 23,1 mg / mc delle 21. La testimonianza, se mai ce ne fosse stato bisogno, che l'uso indiscriminato delle automobili, soprattutto la mattina e la sera dopo cena, sono la vera causa dell'inquinamento bolognese.

Se guardiamo i dati bolognesi l'invito di oggi a non usare l'auto? Difficile scommetterci. L'altro ieri la città ha reagito molto compostamente, non ci sono dubbi, proteste e incidenti non ce ne sono stati, è vero, ma un invito è un invito e un'ordinanza invece, con tutte le multe che si porta dietro, è tutta un'altra cosa.

Ieri c'è stata pure una presa di posizione del Pds bolognese. Ha criticato la gestione del provvedimento («non sufficientemente preparato») e s'è lamentato «del non pieno dispiegarsi delle scelte collegiali della Giunta. Alla fine ha concluso: «Può essere opportuno correggere e aggiornare le misure operative ma va tenuto fermo l'obiettivo primario che è la tutela della salute dei cittadini».

Roma, la vittima era un impiegato del contestatissimo centro di Grottarossa: «Lo dicevamo che non era sicuro»

Le redazioni del Gr1 e del Gr2 hanno sospeso; in segno di lutto, i notiziari serali. La protesta dei lavoratori

Usciva dalla sede Rai, travolta e uccisa



Protesta nella nuova sede Rai di Grottarossa: ieri, un impiegato del Gr1, mentre lasciava l'ufficio, è stata investita dall'auto di un collega ed è morta. I dipendenti Rai accusano: «Non ci sono misure di sicurezza adeguate», e adesso sono in agitazione. La vertenza sul trasferimento a Grottarossa si era appena conclusa: uno dei principali motivi di scontro con la Rai era stata la questione-sicurezza.

CLAUDIA ARLETTI

ROMA. Un'impiegata del Gr1 muore uscendo dal lavoro, travolta da l'auto in corsa di un collega. E, adesso, la redazione è in rivolta: «Ci avevano garantito condizioni di sicurezza», ripetono i giornalisti, «e invece...». Invece, appena iniziato il trasferimento degli uffici Rai nella nuova sede di Grottarossa, c'è stato l'incidente. È successo nel pomeriggio di ieri, intorno alle 14. Cecilia Palella, 36 anni, segretaria di redazione, aveva appena lasciato l'ufficio. Come ogni giorno, si è incamminata verso la vicina stazione ferroviaria. Avrebbe dovuto prendere il «trenino» della Roma-Nord, per poter tornare a casa. Ma, mentre attraversava la strada, stretta e in costruzione, che costeggia il complesso di Grottarossa, è stata investita dalla «Y10» di un altro dipendente.

Ora protesta tutta la Rai. Le redazioni del Gr1 e del Gr2, ieri, in segno di lutto, hanno sospeso i notiziari serali e il personale di Grottarossa si è riunito in assemblea per decidere quali altri provvedimenti adottare. Subito, è stato diffuso un comunicato. Vi si legge: «Esprimiamo profonda indignazione, dolore e grave preoccupazione per le condizioni di sicurezza, che giudichiamo inadeguate. Inadeguate? Diceva ieri un giornalista: «Qui c'è una situazione di reale pericolo, tutte le strade, che dalla stazione ferroviaria e dal centro Rai portano in centro, sono ancora in costruzione e prive di segnaletica. E poi: c'è ancora un via via continuo di mezzi pesanti, che trasportano carichi per i cantieri».

Così, ieri sera, di nuovo si è aperta la vertenza tra Cgil-Cisl-Uil, Usigrai e azienda sul trasferimento delle redazioni a Grottarossa. Questo spostamento forzoso nella nuova sede ai sindacati non è mai piaciuto. E la questione-sicurezza è stato forse il principale motivo di scontro con la Rai. L'accordo, però, infine era stato raggiunto. Così, pochi giorni fa, sono cominciati i trasferimenti. La redazione del Gr1, dove lavorava Cecilia Palella, aveva cambiato sede da quattro giorni. In pratica, lavoriamo in un cantiere, diceva ieri Raffaele Luise, giornalista. Grottarossa, tirata su in tutta fretta perché potesse essere inaugurata prima dei Mondiali di calcio, non è ancora finita. Fino adesso, si è ingoiata 600 miliardi (invece dei 140 previsti: sul problema tornerà a riunirsi proprio stamane il consiglio d'amministrazione). E sorge in perfidia, dove non c'è niente. Raffaele Luise: «Non c'è nemmeno la segnaletica, la morte di Cecilia era annunciata». Si ferma, poi riprende: «Era una mia carissima amica. Per favore, scrivete che nella sua borsetta abbiamo trovato il Dell'Amore di Hesse».

Milano, ancora indagini su Ligresti
Corruzione?

MARCO BRANDO

MILANO. Corruzione. Un reato all'orizzonte; quanto basta però per infastidire, e molto, Salvatore Ligresti. Se ne stanno occupando i magistrati che indagano sulla burocrazia della tangente all'assessorato all'Edilizia privata di Milano. La campana del palazzo di giustizia suona ancora per questo imprenditore con radici siciliane e fortune milanesi, che nel capoluogo lombardo - disavventure giudiziarie (per ora a lieto fine), si è meritato da tempo il titolo di «re del mattone». Il nome di Ligresti - uno dei maggiori immobiliari italiani, con molte società quotate in borsa (Sai, Grassetto, Preamfin...) - compare più volte in un'ordinanza del giudice delle indagini preliminari Guido Piffer: avrebbe «promesso denaro o altre utilità al fine di compiere atti contrari ai doveri d'ufficio». Nel documento il magistrato stabilisce che, alla scadenza dei termini di carcerazione preventiva (ieri, ndr), i quattro imputati maggiori - arrestati il 4 ottobre scorso e accusati di corruzione, abuso d'ufficio e associazione per delinquere - lascino le celle per finire agli arresti domiciliari. Misura stabilita perché non vengano inquietate le prove. Si tratta di Sergio Somazzi, ex dirigente dell'assessorato all'Edilizia privata e «mente» dell'ufficio di intermediazione specializzato nell'accelerazione di pratiche edilizie in cambio di bustarelle, della sua collaboratrice Maria Luisa Sisti, dei dirigenti Rodolfo Masera e Sergio Ratti.

Per motivare la necessità, il giudice Piffer cita tutti i presunti «beneficenti» dei burocrati sotto accusa. Ed ecco il capitolo dedicato a Ligresti e intitolato con i nomi delle vie - Feltoni e Ippodromo - in cui sorgono enormi palazzi tanto biso-

Venezia, in arrivo un Carnevale targato Berlusconi

Le mani di Berlusconi sul Carnevale di Venezia. La Fininvest collabora con l'Amministrazione comunale nella pianificazione della mega kermesse camasciesca. In cartellone dal 20 febbraio al 3 marzo, seicento manifestazioni. Il costo dell'operazione, 3 miliardi, è coperto da due sponsor: Reebok e Swatch. Il sindaco di Venezia assicura il «massimo rispetto per la città e la tutela dei consumatori».

GIANLUCA LO VETRO

MILANO. Lo chiamano il Carnevale di Berlusconi, tanto che un gruppo di giovani del centro sociale Monon ha organizzato la contro manifestazione, Carnevalaltro. Il Sindaco di Venezia, Ugo Bergamo, però, sembra prenderla con «fair-play». Ieri, infatti, nel corso della conferenza stampa di presentazione della kermesse camasciesca, ha ribadito che «in quei giorni la città sarà aperta a chiunque voglia fare spettacolo, compresi i contestatori, purché lo show resti nei limiti della convivenza civile».

«Ma più che sponsor - puntualizza il vice-sindaco, assessore alla Cultura, Fulgenzio Livieri - la nostra città rivivisce la tradizione di festeggiare il Carnevale». Dal 20 febbraio, al 3 marzo la Laguna verrà trasformata in un immenso palcoscenico, per ospitare spettacoli di ogni sorta: incontri coi ritmi americani, dal samba latino, al rock statunitense, attraverso i motivi caribici; concerti dedicati a grandi classici come Gertrude, Duke, Ellington e Stravinskij. Ancora: se piazza San Marco sarà mascherata da «piazza de le Merveghe» con allestimenti settecenteschi, mutuati dalla Commedia dell'Arte, in tutta la città si svolgeranno spettacoli diurni e notturni di marionette, ciarlatani, indovini, prestigiatori, illusionisti, musicisti, poeti e saltimbanchi. Chiuderanno il tutto la Regata del Silenzio e il Concerto delle Ceneri. Totale: 600 manifestazioni, in 13 giorni.

«La kermesse verrà realizzata nel totale rispetto di Venezia - si affretta a puntualizzare, memore delle polemiche sul concerto del Pink Floyd, l'art director dell'operazione, Davide Rampello - Per esempio, in piazza San Marco, non ci saranno luci artificiali e altoparlanti». «In-

sonna - commenta con orgoglio propagandistico Ugo Bergamo - questo Carnevale segnerà una svolta nella nostra tradizione camasciesca». «Anche perché - prosegue il sindaco, interpellandosi in dissertazioni - magniloquenti - allo spontaneismo e alla venerianità della festa, quest'anno si somma il nuovo elemento della managerialità». In parole povere, il Carnevale sarà sponsorizzato da Swatch e Reebok. I due marchi, la sera del 27 febbraio, organizzeranno il ballo in maschera a palazzo Pisani Moretti «I sogni si desiderano». «Ma più che sponsor - puntualizza il vice-sindaco, assessore alla Cultura, Fulgenzio Livieri - la nostra città rivivisce la tradizione di festeggiare il Carnevale». Dal 20 febbraio, al 3 marzo la Laguna verrà trasformata in un immenso palcoscenico, per ospitare spettacoli di ogni sorta: incontri coi ritmi americani, dal samba latino, al rock statunitense, attraverso i motivi caribici; concerti dedicati a grandi classici come Gertrude, Duke, Ellington e Stravinskij. Ancora: se piazza San Marco sarà mascherata da «piazza de le Merveghe» con allestimenti settecenteschi, mutuati dalla Commedia dell'Arte, in tutta la città si svolgeranno spettacoli diurni e notturni di marionette, ciarlatani, indovini, prestigiatori, illusionisti, musicisti, poeti e saltimbanchi. Chiuderanno il tutto la Regata del Silenzio e il Concerto delle Ceneri. Totale: 600 manifestazioni, in 13 giorni.