

# Dopo le proteste della Confagricoltura il ministro cede, ma anticipa le linee della legge Bossi-Fini Sì all'ingresso di 13mila immigrati ma solo di nazionalità europea

Maroni: devono lavorare un mese, perché chiamare gli africani?

Maristella Iervasi

ROMA Il ministro della retromarcia. Dopo il provvedimento del colf, quello per gli stagionali. Maroni farà la circolare sui flussi e chiede garanzie ai datori di lavoro sul rimpatrio degli stagionali a scadenza del contratto e vorrebbe che si specificasse anche la provenienza dei 13 mila lavoratori immigrati che verranno impiegati nell'agricoltura e nel turismo. I paesi selezionati? «L'Europa centrale ed orientale», spiega in coro i rappresentanti del settore che ieri si sono stati invitati al ministero del Welfare, dopo le polemiche e le pressioni dei giorni scorsi. E il mondo africano? «Io non ho detto che resta fuori», ha poi precisato il ministro. Che ha aggiunto: «Non è pensabile che chi deve arrivare in Italia per lavorare magari un mese o due venga dall'altra parte del mondo. Del resto bisogna tener conto dei paesi con i quali l'Italia ha fatto degli accordi bilaterali o comunque quei che chiederanno di entrare nell'Ue».

Dunque, la stagione della raccolta delle fragole e delle settimane bianche è alle porte e la circolare che sblocca i flussi d'ingresso per 13 mila stagionali è in dirittura d'arrivo. Ed è un provvedimento che rispecchia la filosofia della contestatissima legge Bossi-Fini in discussione al Senato. «La nuova legge non è stata

ancora approvata e il ministro anticipa una norma legislativa in uno strumento amministrativo che deve applicare la Turco-Napolitano in vigore: lega il contratto di lavoro al permesso di soggiorno», denuncia Livia Turco dei ds. La quota dei 13mila stagionali sarà comunque una base di partenza. Considerando che il fabbisogno dello scorso anno era stato di oltre 30mila unità, il governo potrebbe decidere di concedere un'ulteriore «tranche» o di elevare, da subito, la quantità di ingressi a 20 mila. E l'ex ministro della solidarietà sociale sottolinea: «Maroni mi ricatolombola per la seconda volta. Aveva detto niente sanatoria, è stato messo alle stette sulle colf; aveva detto un no categorico al decreto flussi è stato costretto dalla forte pressione delle imprese a fare una circolare per gli stagionali. Gli eventi costringeranno il ministro a fare il decreto sulle quote migratorie annue».

Nel decreto è previsto anche il rimpatrio forzato alla scadenza del contratto. Le aziende chiamate a sorvegliare

li». Il confronto tra il ministero del lavoro e le organizzazioni del mondo del lavoro proseguirà la prossima settimana a livello tecnico. Quanto alla collaborazione delle aziende per il rimpatrio, Maroni non si è sbilanciato sulle misure che potrebbero essere adottate: «Di idee ce ne sono diverse, ma le discuteremo nel tavolo tecnico. Di certo - ha assicurato - non trasformeremo le associazioni in carabinieri».

Soddisfatto Confagricoltura e Federalberghi i cui settori di riferimento assorbono circa il 90% degli ingressi di stranieri. «Il ministro ha offerto una prima risposta positiva alle nostre richieste - hanno detto Augusto Bocchini (presidente Confagricoltura) e Bernabò Bocca (presidente Federalberghi) - perché l'ingresso in Italia di lavoratori stranieri stagionali non può attendere i tempi della legge di riforma dell'immigrazione in fase di esame in Parlamento». Mentre Marco Venturi il presidente della Confindustria pur ritenendo corretta la posizione del ministro nel primo incontro, ha ribadito che il mondo delle imprese ha anche bisogno di una soluzione stabile. E «il disegno di legge sull'immigrazione in discussione al Senato - ha concluso - rischia di essere inefficace, imponendo tra l'altro costi impropri ed insostenibili alle imprese».

## L'intervento

### Anche la Spagna ci dà lezioni

Mattia Cellini

Le lezioni si danno e si prendono. Così, senza tante storie. Accade. Ma si sa, in circostanze simili, tra fratelli o sorelle si avverte uno strano fastidio, sulla pelle. Nel migliore dei casi, si storce il muso, si sta imbronciati ma la rabbia non passa. Diciamo che brucia, ogni volta che ci pensi. E difficile da digerire, il boccone amaro. Anche in questa storia.

Italia e Spagna sono sorelle. Paesi storicamente amici, geograficamente simili, politicamente sinergici e con un problema (di quelli tosti) in comune: la gestione dei clandestini, poco più di 200.000 sia da loro che da noi. A Madrid, capo del Governo è un hidalgo, José María Aznar; a Roma, abbiamo Silvio Berlusconi, il Cavaliere. Coalizione di centro-destra da una parte, idem dall'altra. Di più. Grande convergenza di vedute. Ma Aznar, alla voce politiche sull'immigrazione e cultura dell'accoglienza, ha dato una "sonora" lezione di civiltà all'amico Silvio. E di stile.

Dieci giorni fa, in Italia, migliaia di persone sono scese in piazza a Roma contro il nuovo disegno di legge sull'immigrazione firmato da Bossi & Fini. Un progetto che persino alcuni settori (illuminati) della Chiesa bollano come



«repressivo ed intollerante». Il dissenso ha raggiunto livelli fortissimi. Da don Luigi Ciotti al movimento No-Global a Cgil Cisl e Uil, a larghi settori della classe intellettuale di questo Paese - penso a Vincenzo Consolo, Antonio Tabucchi, Margherita Hack, Moni Ovadia - si sostiene che le misure previste dal Governo su un tema così complesso, sono dettate a logiche d'altri tempi, da Italia delle leggi razziali.

Nel mirino, finiscono sempre loro: i clandestini. Anche in Spagna, fino a ieri, si ascoltava questa musica. Ma ecco la lezione di Aznar. Fra il mese di gennaio e novembre del 2001, 72.000 cittadini ecuadoregni sono entrati in Spagna in qualità di turisti... e vi sono rimasti. Lo ha rivelato la Direzione generale dell'immigrazione della Polizia dell'Ecuador e la Direzione della polizia spagnola lo conferma. Oggi - sempre secondo i dati di questa duplice fonte - in Spagna vivono tra i 120 e i 130.000 ecuadoregni: tutti irregolarmente. Si calcola che soltanto il 2% sia in possesso di regolare permesso.

La Spagna dell'hidalgo Aznar, a differenza dell'Italia del Cavalier Berlusconi, ha preso una decisione senza precedenti: sessanta giorni di tempo, in cui una commissione composta da esponenti del Governo, membri dell'associazionismo, rappresentanti di industria e sindacati, valuteranno se e quanti dei 120.000

ecuadoregni siano idonei ad essere inseriti nel mondo del lavoro. Eppure Madrid non è lontana, da Roma. Eppure José María non è un nemico di Silvio, il nostro. Eppure, migranti sono gli ecuadoregni di Spagna e migranti sono gli albanesi in Puglia. Nonostante tutto, un autorevole rappresentante del Governo italiano, il ministro al Welfare Roberto Maroni, un paio di giorni fa, ha dichiarato: «Se adesso, solo uno, un solo immigrato sbarca in Italia, sarà ricacciato immediatamente indietro, con ogni mezzo».

Per motivare questa prova di forza, il ministro ha spiegato che nelle liste di collocamento sono iscritti 200.000 immigrati, in attesa di occupazione. Ci spieghi allora quali sono le misure per "smaltire" queste sacche straniere di disoccupazione. Forse la proposta più "autorevole" è quella avanzata di recente da Confindustria: un lavoro in fabbrica per i migranti, con posto letto... nel capannone. Ma solo per un anno, massimo due, come prevede il "contratto di soggiorno" inventato proprio da Maroni. Il principio, semplice e disarmante: immigrati = lavoro (a tempo determinato) = espulsione, sicura.

Le lezioni si danno e si prendono. Così. Accade. Ma se a darcela è l'"amico" spagnolo del nostro presidente del Consiglio, beh, bisogna ammettere, che brucia di più...

## Il piano dell'Ulivo: potenziare i trasporti, ma soprattutto accelerare la riconversione in metano Milano verso un nuovo blocco I Ds: chiudiamo il centro della città

Carlo Brambilla

MILANO Micropolveri in aumento: a Milano e nell'area omogenea è probabile un blocco totale del traffico per domenica prossima. Dunque l'emergenza inquinamento continua. Intanto il presidente della Regione, Roberto Formigoni, propone un «patto per la mobilità e la qualità dell'ambiente». E tenta di smorzare le polemiche col sindaco Gabriele Albertini: «Non mi risulta che ci siano problemi col Comune di Milano, ma leggi che vanno applicate». Tuttavia appare ancora lontana una strategia di prevenzione, un piano generale per salvaguardare la salute dei cittadini milanesi e lombardi. Così l'opposizione di centro-sinistra a Palazzo Marino, oltre a sottolineare «il continuo, inconcludente e autoreferenziale parlarsi addosso di sindaco e governatore», si prepara a proporre alla città un vero e proprio piano complessivo per contrastare il problema alla radice. Ne anticipa le linee essenziali il capogruppo Ds in Consiglio comunale, Emanuele Fiano.

Allora Fiano, che cosa bisogna fare per guardare oltre l'emergenza?

«Partire subito con interventi strutturali, sapendo di lavorare in una prospettiva almeno decennale. Ma se non si agisce immediatamente il problema è destinato ad aggravarsi. Il concetto guida dev'essere quello dello sviluppo sostenibile. Ecco l'obiettivo nel concreto: incentivare il mezzo pubblico e disincentivare l'uso dell'auto. Primo passo: chiusura dell'area centrale della città, con definizione di un'isola ambientale più ampia del classico centro storico. Adottando soluzioni già ampiamente in uso da anni nelle metropoli europee».

Ma è davvero possibile chiudere subito la città?

«Certo senza infrastrutture diventa un'impresa disperata. Per arrivare a una compiuta isola ambientale bisogna realizzare parcheggi di interscambio, bisogna creare interporti per le merci che devono arrivare

in città frazionata, magari con mezzi ecologici. Bisogna chiudere l'accesso ai pullman turistici creando aree di sosta in corrispondenza dei mezzi pubblici. E soprattutto è necessario adottare la soluzione del "biglietto unico" di viaggio, penso a Zurigo e al suo slogan: "Qualsiasi punto della città può essere raggiunto senza inquinare". Fin qui il discorso riguarda i cosiddetti "city user". Quanto ai residenti il problema è quello dei parcheggi sotterranei. A Milano è stato calcolato e accertato che ne mancano 180 mila. Albertini aveva promesso 10 mila parcheggi all'anno. Ebbene si sono persi ben 5 anni senza quasi far nulla».

E le altre fonti di inquinamento? Il sindaco punta l'indice sui riscaldamenti. Il centrosinistra che propone?

«Intanto che il Comune si cambi le sue caldaie! Proprio così, perché il 40 per cento delle proprietà comunali funziona a gasolio, dando un contributo rilevante all'inquinamento. Poi bisogna far funzionare davvero i controlli di revisione di

tutti gli impianti domestici, incentivandone la trasformazione a metano».

E il famoso piano regolatore dei tempi e degli orari della città a che punto è?

«Nel libro dei sogni. Per ora c'è solo qualche timido accenno alla regolamentazione dello scarico merci. Noi siamo drastici: lo scarico delle merci va fatto di notte, ovviamente dove sia possibile. Ma il problema è più vasto: si tratta di impedire il congestionamento della città nelle ore critiche. Quindi è necessario cambiare registro su tutti gli orari: degli uffici, delle scuole, degli ospedali e via elencando. Ultima annotazione: uno studio dell'Atm indica che negli ultimi 10 anni si sono persi 110 milioni di passaggi utenti. Sarà un caso che l'inquinamento si è aggravato in modo inversamente proporzionale all'uso del mezzo pubblico? Basta andare a una fermata dei tram per capire che cosa pensano i milanesi dei mezzi pubblici. Insomma senza potenziamento e ammodernamento del sistema del trasporto pubblico non si risolve nulla».



La Fiat Panda elettrica

Andrea Sabadini

La ricerca è già a un punto avanzato, ma ci sono problemi industriali e di costi. Le altre opzioni dell'industria per veicoli sempre più puliti

## Fiat, dell'auto a idrogeno se ne parlerà tra dieci anni

Rossella Dallò

PALERMO C'è poco da illudersi. Per l'auto a idrogeno ci vogliono ancora una decina di anni. Non perché la ricerca sia particolarmente indietro. Piuttosto perché, allo stato attuale, le sperimentazioni in corso da parte di diversi costruttori necessitano ancora di molte verifiche e soprattutto che si trovi il modo di renderne la produzione economicamente compatibile. A gettare acqua sul fuoco dei facili entusiasmi formigoniani è la Fiat, che ieri a Palermo, in occasione della presentazione delle nuove Alfa 156 GTA berlina e Sportwagon, ha fatto un rapido quadro dei programmi sulle vetture a trazione alternativa.

Per quanto passata un po' in sordina, anche l'industria torinese rientra nella schiera dei co-

struttori impegnati sul fronte dell'idrogeno. Nel febbraio dello scorso anno ha infatti presentato il prototipo della Seicento H2 Fuel Cell, "il primo - si disse allora - di una serie di realizzazioni centrate sulla tecnologia delle cellule a combustibile". La Seicento, scelta proprio perché il problema dello smog si concentra particolarmente nelle aree urbane, utilizza l'idrogeno per alimentare un dispositivo di celle collegate in serie, chiamato Stack, nel quale idrogeno e ossigeno compressi componendosi producono energia elettrica a 48 Volt con una potenza massima di 7 kW. La Fuel Cell è inserita in un sistema ibrido dotato di un motore elettrico di trazione di 30 kW che consente prestazioni adeguate all'uso cittadino e un'autonomia di 140 km, molto superiore a quella dell'attuale Seicento Elettra in produzione.

Fin qui la tecnica. La realtà è che si tratta comunque di una vettura sperimentale per la quale non è ipotizzabile oggi uno sbocco produttivo. Ad affermarlo, senza mezzi termini sono gli uomini della Fiat Auto: «Certamente non è un programma industrialmente fattibile a medio termine» e tanto meno, si ammette, può avere costi affrontabili dall'utenza. In compenso, l'alleanza con General Motors può giocare a favore di un'accelerazione dello sviluppo "avvalendosi della ricerca GM". Gli americani sono già alla terza evoluzione del prototipo della monovolume Zafira Hidrogen e al recente Salone di Detroit hanno presentato Autonomy, una affascinante concept car sportiva all'idrogeno. Sulle berline lavorano invece da anni i tecnici della Bmw e ben sette vetture Fuel Cell di Monaco sono da qualche anno in uso, sempre speri-

mentale, all'aeroporto della capitale bavarese. Se dunque si dovrà attendere almeno la fine di questo decennio per incominciare a vedere nei listini una vettura che emetta solo vapore acqueo, nel frattempo a Torino per il breve termine puntano tutto sul gas naturale. «Nel metano ci crediamo moltissimo e spingeremo in questa direzione». Tant'è che oltre alle Multipla Bipower (a benzina e metano) e Blupower (a solo metano) la famiglia di veicoli a doppia alimentazione è destinata ad ampliarsi velocemente, sia tra i mezzi di trasporto misto merci-persone, sia nel "popolare" segmento B automobilistico. Già la prossima settimana, infatti, Fiat presenterà una versione Bipower del commerciale Ducato. Seguiranno il Doblo Bipower e più avanti anche una specialissima Punto benzina-metano.

### Pm10: governatori contro la Ue

ROMA «I Governatori boicottano la normativa europea sul Pm10». Lo denuncia Legambiente in vista della Conferenza Stato-Regioni di domani, che dovrebbe vedere recepita la direttiva europea 1999/30 sulla qualità dell'aria, «con la richiesta però delle Regioni di non prevedere alcun intervento nel caso di superamento dei valori limite». C'è quindi il rischio, secondo l'associazione, «che, nonostante lo stato di emergenza permanente delle ultime settimane a causa di smog e polveri sottili, in Conferenza Stato-Regioni venga varato un testo che svilisce la normativa europea sul Pm10 a mera indicazione d'intenti, senza nessuna conseguenza pratica nella condotta delle amministrazioni». «A quanto ci risulta, infatti - prosegue Legambiente - i Governatori delle Regioni, fatta salva la Lombardia, che già applica una legge ispirata alle linee guida europee, discuteranno col ministro dell'Ambiente, Altero Matteoli, un provvedimento nel quale non viene indicata nessuna misura concreta da adottare quando le concentrazioni di polveri sottili diventano un rischio per la salute».

## KALO ELIMINA I KILI CHE TI HA REGALATO IL NATALE

Durante le feste inevitabilmente si aumenta di peso ma una volta ritornati alla normalità è bene recuperare il proprio peso ottimale non solo per l'aspetto estetico ma soprattutto per salvaguardare la salute dell'organismo. Il rapporto del World Watch Institute stima che complessivamente nel mondo 1 miliardo di persone siano obese. In Italia il terzo rapporto dell'Istituto Auxologico Italiano segnala il 33,4% della popolazione in sovrappeso. Dopo le feste una dieta ipocalorica e KALO aiutano a perdere peso eliminando i chili superflui. Studi clinici hanno dimostrato in 60 giorni: una riduzione del peso corporeo, una riduzione della circonferenza vita, una riduzione della circonferenza fianchi, una riduzione della circonferenza cosce.

Per sfruttare appieno i benefici di KALO si consiglia l'assunzione di 2 compresse mezz'ora prima dei pasti principali per almeno 4 settimane. Risulta fondamentale idratare correttamente l'organismo (1-1,5 litri di acqua al giorno).

KALO: 40 compresse

Euro 25,80

IN FARMACIA

Numero verde: 800-752508

www.roeder.it

e-mail: roeder@roeder.it

LA QUALITÀ ORIGINALE ROEDER