

Nuove adesioni al digiuno del 5

■ Continuano a salire di numero e di qualità le adesioni all'appello del Papa per il giorno di digiuno indetto il prossimo 5 marzo: dopo quella, autorevole, del presidente della Camera Pierferdinando Casini, anche quelle di diverse rappresentanze di categoria: i sindacati dei pensionati (Spi-Cgil, Fnp-Cisl e Uilp-Uil), i sindacati portuali e i ferroviari.

Assemblee e proteste no global

■ Da oggi al 2 marzo si svolgerà a Livorno l'assemblea nazionale dei movimenti sociali italiani che fanno riferimento all'Fse (Forum Sociale Europeo): si tratterà di due giorni di serrato dibattito su metodi e prospettive di lotta del movimento. Il nuovo appuntamento di massa per i no global è fissato per l'8 marzo, davanti alla base Usa di Camp Darby.

Bindi: «Il dl antitruffe è miope»

■ «Il decreto legge anti-truffe sulla sanità del governo è miope e immorale, oltre che uno strumento legislativo fin troppo abusato», sostiene il responsabile politiche sociali della Margherita Rosy Bindi. «Inoltre, bisogna - dice la Bindi - spostare nel sistema pubblico le risorse private che oggi gravitano in un'area grigia del marketing sanitario».

Nasce la fondazione «Livatino»

■ Una fondazione intitolata a Rosario Livatino, il «giudice ragazzino» ucciso dalla mafia il 21 settembre 1990 ad Agrigento, è stata proposta dal presidente della commissione Antimafia dell'Assemblea regionale siciliana Carmelo Incardona: scopo della Fondazione sarà dare impulso alla sicurezza del territorio contro mafia e mafie.

Sofri si affida ad un giudice in Europa. Quelli italiani gli negano anche il permesso di andarci

Né da libero né sotto scorta: l'ex leader di Lotta continua non sarà martedì a Strasburgo all'udienza che

discute il suo ricorso contro lo Stato italiano. Il tribunale di sorveglianza ha respinto la richiesta ed

il ministero dice che non è tenuto alla «traduzione» all'estero. Viene negato così il diritto inalienabile

di chiunque si rivolga alla giustizia ad essere presente al processo. Continua intanto il digiuno per la grazia.

Con tutta la buona volontà, risulta veramente difficile darci una spiegazione per il no del tribunale di sorveglianza di Firenze al ricorso presentato da Adriano Sofri impedendogli, in pratica, di essere presente martedì prossimo a Strasburgo quando la Corte europea di giustizia discuterà il suo ricorso contro lo Stato italiano.

Chissà, magari i giudici invocheranno il Trattato di Schengen o semplicemente la mancanza di una norma che consenta ad un detenuto di andare all'estero. Motivazioni «formalistiche» secondo il suo avvocato Gamberini, che non vuol dire formali e dunque ineccepibili, ma che si attaccano a forme non convincenti. A suo parere «c'erano motivi giuridicamente apprezzabili» per non confondere il periodo di permesso premio con l'esecuzione della pena. Questione di interpretazione delle norme, forse. Ma il risultato poteva cambiare e di molto. Soprattutto per un detenuto che, come So-

fri, pur dichiarandosi innocente «si è sempre attenuto in questi anni alle sentenze» ricorda il capogruppo della Margherita, Bordon, e con lui molti altri come Angius dei Ds, Cento dei Verdi e Bondi di Forza Italia. Aveva chiesto di andare a Strasburgo da libero, in permesso, ma in subordine anche in manette.

Niente da fare. Il Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria non ha organizzato al momento la sua traduzione: non vi è «tenuta». Lo stesso Sofri d'altronde fa sapere, dal carcere di Pisa dove è rinchiuso, che al danno si unisce anche la beffa perché secondo la stessa amministrazione penitenziaria Sofri ci sarebbe potuto andare a Strasburgo, solo se avesse ottenuto il permesso. Il cane che si morde la coda in un certo senso. Non aveva chiesto di poter stare in famiglia o prendere un po' d'aria fuori dal carcere, come pure la legge consente avendo già espiauto più di un quarto della pe-

na per l'omicidio del commissario Calabresi. Voleva, Sofri, solo poter essere presente «in una circostanza meramente simbolica, dunque per me suprema» scrive nella sua rubrica su *Il Foglio* di oggi. E conclude affidandosi ad un'ultima speranza: «Ci sarà un giudice in Europa».

Magari non avrebbe dovuto parlare davanti ai giudici della quarta sezione della Corte dei diritti dell'uomo, o magari se richiesto, avrebbe potuto rispondere a qualche domanda. Allo stato comunque non ci sarà. E in poco meno di un'ora, secondo la prassi, i giudici dovranno decidere sulle presunte violazioni ad un giusto processo denunciate nelle quattro memorie difensive e presentate in questi anni dai suoi avvocati: quelle dei diritti della difesa con il «buco» dei primi venti giorni della confessione del pentito Marino, che lo accusò davanti ai carabinieri di essere mandante dell'omicidio del commissario Calabresi. Fino ai reperti spariti ed altro ancora. Sofri non lamenta invece l'irragionevole durata del processo per la quale pure, l'Italia è stata condannata più volte.

Stando così le cose, certo è difficile prevedere l'esito del ricorso. Comunque vada, il caso rimane aperto. A sostenerlo ci sarà anche l'iniziativa del digiuno per la grazia che continua da più di un anno, e al quale parteciperanno anche Ermete Realacci, Gad Lerner, Franco Corleone, Marco Boato. Da una settimana ha iniziato Giorgio Piccioni, la prossima toccherà a Silvio Di Francia. Di grazia per Sofri se ne parla

da tanto, troppo tempo in realtà. E certo fa sorridere veder tirare fuori le unghie forcaiole da chi spesso usa riempirsi la bocca di «garantismo» varando leggi in suo nome (vedi la Cirami, le rogatorie e il legittimo sospetto). Lo scorso anno si riaprirono le danze su questo tema e il macabro gioco - grazia si grazia no - si concluse con un nulla di fatto. Berlusconi disse favorevole, anche l'Udc con Giovanardi e Buttiglione si disse pronta a fare la sua parte.

E da An in realtà che arriva il fermo no. A novembre del 2002 Fini proclamò di opporsi a qualsiasi ipotesi di clemenza (già si parlava di indulto) ritenendo anche «inopportuno - aggiungeva - un provvedimento di grazia per Sofri». La Lega in linea di massima è dello stesso avviso: Bossi si dimostrò possibilista dicendo che «è tempo di riuscire a tirare una riga sul passato» e lasciando il ruolo di «guardiano» al ministro Castelli che ripeteva «niente grazia». Molti sindaci italiani fecero un appello a Ciampi per un passo che vede d'accordo anche Rutelli e tutta la sinistra. Tutto sembra fermo però. Intanto si guarda a Strasburgo e ad un eventuale accoglimento del ricorso che certo aiuterebbe e molto la «causa». Sofri non ci sarà. Gli è stato negato «un atto di ordinaria civiltà» secondo Realacci. E Bordon non si dà per vinto e chiede che «si trovino le forme affinché il diritto inalienabile di chiunque si rivolga alla giustizia sia garantito anche a Sofri».

(Gabriella Monteleone)

Immigrazione: l'euforia di Berlusconi contrasta con la posizione della Cei

Tutto va bene, madama la marchesa, o forse sarebbe meglio dire «madama la colf», è il succo del rassicurante messaggio che il presidente del Consiglio italiano Silvio Berlusconi ha lanciato ieri rispetto allo spinoso problema dell'immigrazione, a legge Bossi-Fini ormai in vigore. A voler dar fede alle parole del presidente del Consiglio, «sull'immigrazione e sulla sicurezza nessun governo ha mai ottenuto gli attuali risultati». Un governo, si lamenta Berlusconi, che lavora bene, «ma quelli della sinistra non lo riconosceranno mai». Nel corso del 2002, snocciola le sue cifre il premier davanti a taccuini e tv, sono stati allontanati dall'Italia 88.501 stranieri, con un aumento del 17,3% rispetto al 2001. I rimpatri immediati a bordo di voli charter (26 per 2.294 immigrati) sono raddoppiati mentre sono stati sequestrati 305 mezzi utilizzati dagli organizzatori del traffico di esseri umani e arrestati 277 scafisti o conducenti dei veicoli usati per il trasporto clandestino di immigrati nel nostro Paese.

Di tutt'altro avviso lo considerano di casa torinese ad investire in ricerca e sviluppo (4,5 miliardi di euro negli ultimi cinque anni, contro i 20,9 di Volkswagen), in particolare a scommettere sui motori a basso impatto inquinante (ibridi, elettrici, a idrogeno). Per un'associazione ambientalista con la storia e il profilo di Legambiente, la prospettiva di un collasso della casa automobilistica torinese costituisce un'eventualità totalmente negativa: perché metterebbe a rischio centinaia di migliaia di posti di lavoro e aprirebbe una drammatica crisi sociale, perché disperderebbe un grande patrimonio di saperi, perché avvicinerrebbe ulteriormente il pericolo di un declino tecnologico dell'Italia. Da sempre Legambiente prova ad intrecciare gli obiettivi più squisitamente ambientali - ridurre l'inquinamento, limitare il consumo delle risorse energetiche e naturali - con le esigenze di modernizzazione del nostro Paese e di dife-

Giulio Andreotti stigmatizza il governo sulla legge 185. L'Ulivo farà ostruzionismo

Il disegno di legge 1547 modifica in senso fortemente peggiorativo la legge approvata dal

centro sinistra che pone severi limiti e controlli all'import/export di armi da e verso l'Italia.

Al Senato è saltato il tentativo di mediazione dell'Udc. L'Ulivo prepara una dura opposizione.

Ci voleva l'intervento di Giulio Andreotti per denunciare «l'improduttività di un ramo del Parlamento che sta diventando un problema». «Dovrebbe intervenire il presidente della Repubblica, magari minacciando di sciogliere il Senato, ormai incapace di funzionare» è stata la provocazione-sfogo del senatore a vita che, lanciata in un colloquio col *Corriere della Sera* di giovedì, sottolineava la sua rinuncia ad andare ai funerali dell'amico Alberto Sordi «per restare in aula a votare un provvedimento importante». Un provvedimento che sembra tutto e solo «tecnico» e che invece ha forti implicazioni politiche, soprattutto nel già difficile rapporto tra la politica e la società civile italiana. Il motivo dell'assenza di Andreotti ai funerali di Sordi, sta nel fatto che, in discussione, quel giorno al Senato c'era «il disegno di legge governativo 1547».

Detto così sembra dire poco, ma le modifiche contenute in quel disegno di legge e che ratificano l'accordo di Farnborough stilato tra sei Paesi europei nel 2000, quando il governo italiano era di centrosinistra e presieduto dall'onorevole Massimo D'Alema, ten-

dono, di fatto, a svilire la legge 185 del 1990 che metteva il nostro Paese all'avanguardia nel delicato problema dell'import/export di armi verso Paesi terzi.

Il provvedimento, passato al vaglio della Camera nel corso del 2002, e dove presto dovrà tornare in quanto manca di copertura finanziaria per il 2003, dopo l'approvazione da parte del Senato, allarga le maglie di una legge restrittiva, allora, in senso fortemente positivo.

Il tentativo, condotto dall'attuale maggioranza suscitò l'immediata e dura reazione delle associazioni, del Terzo settore e dei pacifisti, reazione che si concretizzò nella nascita di un "comitato per la difesa della 185", come *Europa* ha raccontato il 21 febbraio. Il comitato molto è riuscito a fare, nella sensibilizzazione dell'opinione pubblica e del Palazzo, anche grazie allo stretto rapporto subito allacciato, dopo qualche iniziale incomprendimento, con i deputati di Ulivo e Prc.

Non a caso, da qualche mese che la legge è approdata al Senato, soltanto la dura opposizione dei senatori del centrosinistra, capeggiati dall'onorevole Tino Bedin della Margherita e da Francesco Martone dei

Verdi, sorretti da tutto l'Ulivo e il Prc, è riuscita da un lato a stoppare il tentativo del governo di mettere la fiducia al disegno di legge e dall'altro a mettere in crisi la maggioranza nella sua stessa idea.

«Purtroppo - spiega Bedin - la nuova legge sul commercio delle armi che il centrodestra si appresta a votare al Senato sarà, come alla Camera, un'altra legge fatta di articoli che la sviliscono e di un... "però"». La Cdl infatti si limiterà ad aggiungere un ordine del giorno in cui esprimerà le sue preoccupazioni sulla licenza globale di progetto e sulla trasparenza delle operazioni bancarie riferite alla produzione e al commercio della armi, i due punti più delicati contenuti nelle modifiche alla legge e sui quali si è appuntato il fuoco di sbarramento delle opposizioni. Il dato politico che emerge dalle prime ore di confronto che si sono tenute giovedì scorso, indicano dunque che governo e maggioranza si fanno un baffo anche dei maldepandici dell'Udc, che ha inutilmente cercato una mediazione attraverso l'azione di Francesco D'Onofrio, oltre che delle proteste di società civile, istituzioni locali e della stessa Chiesa. Ma l'Ulivo non demorde e lancerà proposte per rendere più adeguata l'industria italiana di difesa senza danneggiare i principi della 185. «Questo nostro impegno - annuncia Bedin - assumerà anche la via dell'ostruzionismo, ma ne vale la pena». La pensa così «persino» il senatore Giulio Andreotti.

(Ettore Maria Colombo)

Scarsi investimenti nella ricerca e nello sviluppo di motori a basso impatto inquinante: ecco i perché della crisi del mercato automobilistico

L'industria dell'auto non ha futuro se non guarda all'ambiente

MASSIMO SERAFINI

Targhe alterne, divieti sempre più frequenti di circolazione, ingresso a pagamento nelle città: sono da tempo i sintomi evidenti della malattia grave che affligge l'oggetto auto, di una sua crisi strutturale d'identità e di funzioni che oggi colpisce con particolare violenza la Fiat, ma che è generale.

L'automobile, che ha rivoluzionato la vita delle generazioni nate nel dopoguerra, ha smesso di essere un simbolo di libertà ed il diritto alla mobilità che prima assicurava, si perde nelle spettrali code di ogni mattina e nella crudezza delle statistiche sanitarie che indicano, solo per l'Italia, la cifra di tremila morti l'anno a causa dell'inquinamento e dello smog. E ancora: è dalle auto e dai camion che viene il contributo principale alle emissioni dei gas, anidride carbonica in testa, che stanno modificando il clima.

D'altra parte, il cambio tendenziale di percezione attorno all'oggetto auto è dimostrato dall'irreversibile crisi di espansione del mercato automobilistico. Senza una profonda

svolta tecnologica capace di risolvere i problemi d'impatto ambientale, senza l'affermazione di un nuovo modello di mobilità, l'auto rischia di vedere sempre più erosi i propri spazio di mercato.

La crisi Fiat è figlia di questo scenario globale, ma anche della scarsissima propensione della casa torinese ad investire in ricerca e sviluppo (4,5 miliardi di euro negli ultimi cinque anni, contro i 20,9 di Volkswagen), in particolare a scommettere sui motori a basso impatto inquinante (ibridi, elettrici, a idrogeno). Per un'associazione ambientalista con la storia e il profilo di Legambiente, la prospettiva di un collasso della casa automobilistica torinese costituisce un'eventualità totalmente negativa: perché metterebbe a rischio centinaia di migliaia di posti di lavoro e aprirebbe una drammatica crisi sociale, perché disperderebbe un grande patrimonio di saperi, perché avvicinerrebbe ulteriormente il pericolo di un declino tecnologico dell'Italia. Da sempre Legambiente prova ad intrecciare gli obiettivi più squisitamente ambientali - ridurre l'inquinamento, limitare il consumo delle risorse energetiche e naturali - con le esigenze di modernizzazione del nostro Paese e di dife-

sa e valorizzazione di quei tratti di coesione sociale che costituiscono una delle caratteristiche migliori delle società europee. Di più: noi crediamo che proprio una maggiore attenzione alla qualità ambientale delle produzioni e dei consumi è tra le condizioni per dare all'Italia un futuro più solido e sicuro.

Se la Fiat auto chiudesse, o perdesse qualunque margine di autonomia, il danno per l'Italia sarebbe incalcolabile: si tratta dell'ultima grande industria italiana dopo l'entrata in crisi di chimica, siderurgia, aeronautica, computer, elettronica. Una classe politica scendente e un'impreditoria interessata più alla finanza che alle strategie industriali, hanno lasciato che ognuno di questi "pezzi" cadesse in malora trascurando di compiere l'unica scelta saggia: accettare la sfida dell'innovazione e della qualità per costruire una società industriale avanzata e di eccellenza. La storia è abbastanza nota: finita, con la nascita dell'euro, la possibilità di usare il deprezzamento della moneta come vantaggio competitivo, è rimasta come unica strada quella di risparmiare sui costi ambientali e del lavoro. Il risultato? Avanza la deindustrializzazione, cresce la conflittualità sociale, l'ambiente continua ad

essere vissuto dalle imprese come un vincolo. La Fiat, purtroppo, ha seguito pedissequamente questa stessa via.

Ma la crisi della Fiat, i rischi di declino dell'industria automobilistica, non si fronteggiano solo rinnovando il parco auto con modelli meno inquinanti. C'è un secondo, grande problema da affrontare: la saturazione dello spazio fisico. Anche su questo punto serve chiarezza: battersi per un sistema dei trasporti dove cresce il peso della ferrovia e del cabotaggio, per la chiusura dei centri storici alle auto private, non significa teorizzare che la mobilità del futuro possa fare a meno dell'auto. E vero invece che la domanda di mobilità va soddisfatta puntando di volta in volta sul mezzo più idoneo a seconda dell'ambiente e del territorio considerati: promuovendo, per esempio, l'uso dell'auto senza necessariamente la proprietà del mezzo, come nel caso del *car-sharing*.

Come reperire le risorse necessarie a finanziare questo cammino di rinnovamento e riconversione? Non c'è dubbio che un ruolo decisivo spetti allo Stato. Fuori, naturalmente, dalle vecchie ricette stataliste, ma attraverso un intervento pubblico di tipo radicalmente

nuovo: no, insomma, ad iniezioni di liquidità a fondo perduto, si invece ad un sostegno vincolato a programmi di ricerca e sviluppo, oltre che all'impegno dell'azienda a non dimettere impianti e a non licenziare lavoratori. E poi, ancora, incentivi per lo sviluppo del mercato dei biocombustibili, delle reti distributive del metano e di ricarica delle batterie per auto e moto elettriche e, in prospettiva, delle reti di distribuzione dell'idrogeno. In una parola, l'esatto opposto di misure rivelatesi fallimentari come gli incentivi alle rottamazioni, il cui principale effetto è stato di favorire l'incancrenimento della crisi Fiat.

Di tutto questo Legambiente discute oggi a Torino - con sindacati, economisti, ricercatori - in un convegno dal titolo «Fiat: quale futuro tra lavoro, innovazione ed ambiente». L'occasione è il passaggio nella capitale italiana dell'auto del Treno Verde, campagna Legambiente per combattere lo smog e il rumore urbani. L'obiettivo è richiamare tutti i protagonisti della vicenda Fiat ad una semplice verità: non c'è futuro per l'industria dell'auto se non si accelera in direzione dell'innovazione e della qualità ambientale.

*Segreteria nazionale Legambiente