Una partita tutta da giocare

trova però ora piena cittadinanza tra i giovani, si fa di massa.

Non è senza significato simbolico che lo studente ucciso, Malik Ussekine, sia magrebino, e che magrebino, e ebreo, sia David Assouline, il protavoce dei «14». Un altro successo del movimento è sicuramente rappresentato dunque dalla prima legge che Chirac mette in «pausa», quella sulla nazionalità, destinata a ridimensionare drasticamente il carattere aperto della nazione francese.

Libertà. *Libertà è prima di tutto democrazia. Democrazia è consenso. Non basta la dialettica parlamentare e istituzionale. Senza il consenso degli attori sociali, dei soggetti in causa si riduce la legittimità degli atti di governo. Il progetto Devaquet è stato avvertito come imposto, in violazione di questo principio. Non è un caso che Mitterrand si sia richiamato, nel suo discorso alla radio, esattamente alla necessità di «governare attraverso il consenso».*

Lo stesso uso da parte della polizia dei gruppi provocatori, mostrato in diretta dalla tv, il ricorso a corpi speciali di repressione, lo scatenamento di violenza, ha portato in primo piano i valori del diritto, cui si appellavano numerosi volantini distribuiti nella stessa manifestazione di ieri.

Questo radicalismo democratico dei giovani si è confrontato con gruppi dirigenti, con un governo e una maggioranza, che hanno recitato la commedia della fermezza. C'è qualcosa, nella vicenda di Chirac, che assomiglia alla sorte di Reagan. Sulla sua strada il premier francese finora ha incontrato in particolare due ostacoli: il terrorismo di matrice araba, fattosi minaccioso in settembre; un movimento di massa degli studenti, dispiegatosi in questo novembre. Nell'un caso e nell'altro l'azione è stata preceduta da un forte battage sulla fermezza. Nel primo caso, alle dichiarazioni, anche inquietanti e guerresche, di azione dura, è seguito un patteggiamento, una trattativa, uno scambio, con quella stessa Siria indicata come principale mandante. Nel secondo caso, al drastico no opposto alle richieste degli studenti, alla integrale riconferma dei progetti scolastici dei primi giorni, è seguita una decisa marcia indietro. Arrivata «troppo tardi», come ha sottolineato il leader socialista Jospin, ma totale.

La fermezza, il decisionismo, la fedeltà ai principii come ideologia; la manovra, i ripensamenti, i passi laterali come pratica politica e di governo.

Per tale complesso di ragioni, passata la fase più acuta del conflitto, il movimento degli studenti, fermo su quei principii, ottiene una vittoria. Ma ora è incerto sul da farsi: si trova in deficit di politica. Il fronte conservatore e di destra, ritornando sui suoi passi e moderando le durezze, evita una crisi immediata e verticale: ma si mostra disarticolato e diviso sulla prospettiva.

Se e come la sinistra saprà efficacemente intervenire nella situazione — a parte le mosse fin qui complessivamente felici di Mitterrand — si vedrà meglio nei prossimi giorni.

Fabio Mussi

Per il caso Ussekine identificati 4 poliziotti

PARIGI — Quattro poliziotti che hanno partecipato alla carica di polizia in cui lo studente Malik Ussekine è morto venerdì notte per arresto cardiaco dopo essere stato manganellato a terra, sono stati identificati e interrogati dall'ispezione generale dei servizi del ministero dell'Interno. Secondo prime informazioni trapelate, i quattro si sarebbero difesi asserendo di essere stati inseguiti da un gruppo di manifestanti dai quali era partita una pietra che aveva ferito un sottufficiale. Ussekine avrebbe resistito, e avrebbe così costretto gli agenti a usare gli sfollagente. I quattro però non avrebbero spiegato perché non hanno arrestato Ussekine in flagranza di reato, né perché non hanno informato i servizi sanitari dopo che lo hanno visto restare a terra.

I poliziotti interrogati fanno parte dello speciale plotone di agenti che, a coppie su moto fuoristrada, caricano i manifestanti che non ottemperano all'intimazione di disperdersi.

La politica estera del Pci

pubblico, è ormai tardi, quindi. Quali soluzioni adottare, dunque? A sentire gli esperti, l'unica via praticabile nelle città italiane è quella proprio di allargare la bottiglia, cioè di mobilitare enormi investimenti per gigantesche opere di «ortopedia urbana»: che significa soluzioni come ad esempio il «tunnel dei sette colli» a quattro corsie e tutto per auto, a Roma; e enormi spianate per migliaia di auto parcheggiate in punti strategici ai limiti dei centri storici; e progressiva distruzione e trasformazione in autoparchi dei parchi verdi; e (con il tempo) cavalcavia sopra i palazzi e magari i fiumi ricoperti di asfalto per farne autostrade urbane. Panorami tragici, città deformate per sempre da protesi deturpanti. Ma questa — non è un paradosso — appare la via più praticabile e realistica per il nostro futuro.

Come dicevamo, soluzioni indolori non ne esistono e se a vincere sarà, fino alle estreme conseguenze, il giocattolo che abbiamo tanto amorosamente voluto, non potremo che prendercela con noi stessi. Quando Petroselli divenne sindaco di Roma dichiarò più o meno: «Io del traffico non intendo occuparmene, peggio per chi prende l'auto. Ma chi vive nelle baracche non ha potuto scegliere. Di lui mi devo occupare». Si disse che quella era una visione miope e certamente è vero che un sindaco oggi non può trascurare il traffico. Ma una verità in quelle parole c'era: se non altro la verità che non sono i consigli comunali, di qualunque colore, che possono ormai arrestare la valanga delle cavallette dilaganti tanto nelle metropoli quanto, si badi, nelle medie, piccole e picolissime città.

A noi dunque che resta da fare? Non resta che fuggire, o chiuderci in casa, o piangere? Non è ancora del tutto vero. Per esempio lo scopro con piacere che, semplicemente guardando l'orologio, certe lunghe file sul Muro Torto che mi precipitavano in abissi di angoscia, durano meno di quanto a prima vista credessi, cioè soltanto dieci-dodici minuti. Oppure scopro che un Lungotevere, percorso nell'ora del tramonto dorato che illumina Castel Sant'Angelo, con la radio che trasmette un Mozart lieto e lieve, a passo d'uomo nella lunga colonna silente di auto, con i finestrini chiusi per evitare i fumi, può essere una godibilissima pausa di riflessione nella giornata irta di impegni. Pausa non più lenta, non meno solitaria, anzi più comoda di quella di un viandante antico.

Non è forse quella umana la più adattabile delle specie animali?

Ugo Baduel

apparenza contraddittori), il più comodo ed economico ombrello americano. E del resto il portentoso decollo e l'ascesa dell'economia giapponese non è dipeso in larga parte dalla totale esenzione dai gravami delle spese militari?

D'altra parte l'identificazione di interessi oggettivi europei, allo stato dei rapporti odierni tra le superpotenze, che non siano riferiti a un disegno complessivo che preveda un rigido scadenziario dei tempi e dei modi del disarmo nei suoi vari aspetti e nei suoi vari fori, rischia di essere viziata in partenza.

E proprio per rimanere nel tema indicato dal documento che mi sembra dunque ristretto lo spazio europeo rispetto al duplice rifiuto di un ipotetico superamento della politica dei blocchi (che praticata *hic et nunc* comporta la finlandizzazione) e di una reale presenza di un polo europeo assistito dalle due deterrenze nazionali (Francia e Gran Bretagna).

È ben vero che il documento elenca una serie di proposte che vanno dal riecheggiare dell'antico piano Rapecki al congelamento delle sperimentazioni dei sistemi d'arme negli Usa, al divieto degli esperimenti sotterranei, alla creazione della fascia denuclearizzata dei Balcani, alla rinuncia al cosiddetto «primo uso» ecc. Né io sono tra quei pregiudizialisti che tendono a vanificare il concreto approccio del Pci alla sponda atlantica, opponendovi la posizione critica assunta dall'interno dell'alleanza come sostanzialmente coincidente con larga parte delle proposte sovietiche.

Vi è però un contrasto di fondo su un metodo di «piccoli passi» che agisca al di fuori del riferimento a un disegno comune e che contempli anche l'adozione di procedimenti asimmetrici. Questo è il dato positivo di Reykjavik: le possibilità di un confronto su una vasta gamma di temi non esclusivizzati dai problemi del disarmo, proprio in omaggio al primato della politica e alla verifica — a cagione del contemporaneo esplodere di tecnologie avanzate che allargano l'area delle interdipendenze e di una domanda universalizzata di pace, che tende sia pure debolmente anche all'Est a fissare radici nei ristrettissimi spazi di libertà di quelle società civili — di quanto il disarmo ideologico possa favorire quello militare.

L'impulso al dialogo in questo senso è essenziale, come è essenziale l'accento sulla identificazione delle diversità degli interessi di sicurezza che richiedono un franco confronto all'interno della alleanza, avendo l'incontro di Reykjavik aperto nuovi problemi specialmente ai paesi europei.

Una prospettiva cioè sia pure non immediata di drastica riduzione delle armi nucleari e di una alterazione del rapporto tra nucleare e convenzionale suppone una profonda revisione delle strategie di difesa.

Il citato rapporto Harmel del 1967 in quanto ha dato rilevanza al rapporto politico accanto all'equilibrio delle forze e a un dialogo globale che includa anche quei rapporti sociali e umani poi consacrati dall'atto finale di Helsinki, e ancora prima il rapporto ben più elaborato dei cosiddetti Tre saggi — datato 1956 — ed infine il recente risultato di Stoccolma hanno segnato salti di qualità nello svolgimento della continuità strategica dell'alleanza e nella evoluzione dei rapporti Est-Ovest; ed oggi ogni apporto costruttivo va dunque visto nella direzione giusta: quella cioè di uno stimolo verso una rinnovata consapevole solidarietà che consenta di traversare il guado di un nuovo equilibrio della sicurezza.

Giulio Orlando

Giuseppe Ferrari
Le guerre stellari
Il controllo militare dello spazio. La pace nucleare
Formato tascabile, 160 pagine, 8 500 lire
Editori Riuniti

Nega tutto il capo della Cia

gli ultimi sondaggi sulla popolarità di Reagan condotti questa volta dal «New York Times» e dalla rete televisiva «Cbs», secondo i quali la credibilità del presidente è ormai giunta ai suoi minimi storici. Solo il 47 per cento degli americani approva in generale il suo operato, con una caduta di 21 punti in un mese. Solo il 37 per cento ritiene che il presidente abbia raccontato la verità sulla vendita di armi all'Iran e sul finanziamento clandestino dei contras. Il 47 per cento degli americani non crede esplicitamente alla versione dei fatti offerta dalla Casa Bianca.

Le rivelazioni che si inseguono di giorno in giorno su tutti i risvolti dell'affare non fanno, evidentemente, che alimentare scetticismo e sfiducia. Proprio sul ruolo della Cia, e personalmente del suo direttore William Casey, si sono saputi una serie di particolari sui quali il presidente della commissione Esteri della Camera, il democratico Dante Fascell, avrebbe cercato di far luce nell'interrogatorio di ieri a porte chiuse. Secondo informazioni di stampa, il conto bancario in Svizzera attraverso il quale il colonnello North finanziava illegalmente i contras del Nicaragua era controllato dalla Cia, la quale dunque, se l'informazione corrisponde al vero, sapeva tutto dell'operazione.

Secondo il «New York Times», Casey avrebbe saputo del finanziamento ai contras un mese prima che il ministro della giustizia Meese lo rendesse pubblico. Casey sarebbe andato a chiedere informazioni a Pointdexter, il quale gli avrebbe promesso di fare accertamenti. Sempre sul ruolo di Casey e della Cia, altre rivelazioni vengono dal quotidiano «The village voice». Casey, sostiene il giornale, non poteva essere all'oscuro dell'operazione, dal momento che due agenti della Cia avrebbero sorvegliato da vicino il trasferimento dei finanziamenti ai contras. Ma c'è di più: secondo il giornale, Casey avrebbe tenuto il presidente costantemente informato sull'andamento del programma di assistenza ai contras, proibito a chiare lettere dal Congresso.

A chiamare in causa Reagan è stato ieri anche il giornale israeliano «Maariv». Il presidente Reagan, scrive il giornale, era perfettamente informato delle forniture di armi all'Iran, dato che se ne parlò alla Casa Bianca in un incontro con l'allora primo ministro di Israele Shimon Peres, in una delle sue due visite a Washington nell'ottobre 1985 e nel settembre 1986. Sempre secondo «Maariv», nella conversazione fra Peres e Reagan si discusse in particolare della collaborazione fra Israele e Stati Uniti nel trasferimento delle armi e del materiale all'Iran.

In attesa che Reagan sia eventualmente chiamato a deporre personalmente, una eventualità alla quale il presidente non si sottrarrebbe, secondo quanto ha assicurato martedì il suo portavoce Larry Speakes, a portargli soccorso è venuto ieri uno dei suoi predecessori, quel Richard Nixon che ben sa, sulla sua pelle, come sia duro essere travolti da un Watergate. Parlando a porte chiuse in una riunione di governatori repubblicani, Nixon ha fatto appello a far quadrato attorno a Reagan, e ha negato ogni possibilità di paragonare il «suo» Watergate («una questione interna», lo ha definito), con l'attuale Irangate («una questione di politica estera»). Secondo Nixon, Reagan è stato «buggerato» dai suoi collaboratori, ma è personalmente privo di qualsiasi responsabilità. «Parlando con me — ha detto Nixon — Reagan ha affermato di aver ignorato il piano di vendere armi all'Iran e quindi di utilizzarne i proventi per finanziare la guerriglia dei contras». Nixon è, evidentemente, uno degli ultimi a credere a queste assicurazioni.

Non allargate la bottiglia

appunto, per qualunque vizio: «Chi è senza peccato scagli la prima pietra». Di pietre in realtà, nelle ricorrenti polemiche sui giornali o nei consigli comunali, ne volano sempre molte, ma sono tutte di mano di peccatori, siamone certi. E indubbiamente un ché di predicatori quaccheri o di preti cattolici o di moralisti collettivisti ce l'avevano quegli uomini e quei partiti della sinistra che negli anni Cinquanta e Sessanta tuonavano contro il mezzo privato a favore del mezzo pubblico, contro il trasporto su gomma a favore di quello su rotaia (metropolitane e tram veloci). Un po' fanatici erano, quei comunisti che lanciavano anatemi contro la Fiat e socchiudevano gli occhi sognanti alla evocazione della leggendaria «metropolitana di Mosca». O quei radicali che sospiravano sognando i metrò di Londra e di Parigi. Ma ripensateci oggi. Non aveva qualche fondamento tutto concreto e «riformistico», tutto moderno e ecologista, quella «predica inutile» fatta in un'epoca in cui ancora si era in tempo per intervenire?

Allora la Fiat dominava il modello di sviluppo (e lo domina tuttora, del resto) e a sinistra si denunciavano i «persuasori occulti» (il titolo di un libro del sociologo americano Vance Packard che nel '62 ebbe in Italia grande fortuna) che inducevano la gente a comprare l'auto prima di pensare a mangiare, a vestirsi, a farsi la casa, a leggere libri, a andare a concerti e teatri. E i governi, succubi, facevano le autostrade e moltiplicavano gli incentivi all'uso dell'auto, soprattutto evitando qualunque investimento nelle città per il trasporto pubblico. Queste cose sono note, ma nessuno sembra più volerle ricordare. Forse perché in realtà il modello che abbiamo costruito, segretamente, ci piace molto più di quanto diciamo. Non c'è nulla di male e le società senza auto private hanno certo difetti e disagi anche ben più pesanti del traffico: ma si dovrebbe avere l'onestà con se stessi di ammetterlo.

È una eresia o è cinismo affermare questo di fronte alle belluine grida di aiuto che si levano dagli ingorghi delle città o delle tangenziali intasate? Non è una eresia e non è cinismo.

Guardate il parco-auto italiano. Nel 1984 aveva superato i venti milioni di unità, cioè le 350 auto per mille abitanti (contro le 250 della media europea). Il 70 per cento delle famiglie italiane possedeva un'auto, il 20 per cento ne possedeva più di una. Ma per il fatidico Duemila gli uffici studi della Fiat prevedono che il parco-auto passerà ai 25,5 milioni di unità (l'80 per cento delle famiglie possiederà almeno un'auto, il 30 per cento ne avrà più di una). E le cilindrate sono destinate a salire sempre. Del resto ci si guardi intorno già oggi, nella Roma ornata dalle sue belle auto in lunghe file. Sono praticamente scomparse le vecchie, preziose, piccole «500» e chi circola per sbaglio in una superstite «126», si trova letteralmente pressato e sovrastato da infinite e angosciose «Regate», «Volvo», «Bmw», «Mercedes», «Thema», «Toyota» e via sfogliando i cataloghi di questi «piccoli Tir» per famigliole borghesi. All'uscita delle scuole di ogni ordine e grado, poi, si troveranno schiere di queste «ammiraglie» in attesa di giovanetti cui fin dall'infanzia si vuole inculcare il culto per il trasporto automobilistico.

Quindi il giocattolo continua e continuerà a «tirare» e non ce ne libereremo troppo presto. Nessuno del resto sembra preoccuparsi del «controllo delle nascite» delle auto. Si è forse sentito qualcuno — magari a sinistra — sprecare anche una sola espressione quanto meno di dubbiosità o di preoccupazione all'annuncio che l'accordo Fiat-Alfa farà produrre centinaia di migliaia di nuove auto all'anno, tutte «di alta cilindrata»? No, nessuno ci ha pensato. Così come — osservava nel corso della citata inchiesta sul traffico l'antropologa Ida Magli — l'uomo, che non è abituato a pensare al proprio corpo perché ne ha affidato la cura alla donna, non ha pensato a costruire, insieme alle autostrade per le sue adorate automobili, anche le «case» per farle sostare, cioè i garage e i parcheggi.

Ed ecco dunque il paradosso tutto infantile, il «capriccio» del volere cose assolutamente contraddittorie, cioè la comodità dell'auto individuale e la scorrevolezza del traffico nei limitati spazi cittadini. È il paradosso della bottiglia e dell'acqua che dicevamo all'inizio. Rispetto a quel «moloch» rappresentato dal «gigante» dei 25 milioni di auto che incombe sul nostro futuro, qualunque «venerdì rosa», qualunque chiusura per zone al traffico, o decisione di sensi unici o di multe salate è destinato a fallire. Lo stesso uso delle metropolitane, che non è una soluzione definitiva del problema del traffico nemmeno nelle grandi capitali che pure hanno metropolitane capillari da decenni (e che gli ingorghi li hanno in abbondanza), lo sarà pochissimo qui da noi dove da almeno trent'anni la popolazione è stata educata e, diremmo, forzosamente indotta a preferire l'uso dell'auto individuale. Si pensi del resto alla pubblicità televisiva che ormai è quasi tutta centrata sulle «grandi auto».

Per un vero e risolutivo uso del trasporto

PROSSIMO NUMERO NEL
Rinascita
UNA CARTELLA CON 12 DISEGNI
BARUCHELLO, CALABRIA, CIAI, FARULLI, GIANQUINTO, MANZÙ, MULAS, POMODORO, SUGHI, TRUBBIANI, VACCHI, VERONESI.