

**L'Unità**

Giornale del Partito comunista italiano  
fondato  
da Antonio Gramsci nel 1924

**Ryzhkov in bilico**

RITA DI LEO

**I**l Soviet supremo è riunito per decidere sul programma economico che, introducendo la proprietà privata dei mezzi di produzione, dovrebbe garantire la vittoria del mercato e il superamento del passato. Il mercato è un traguardo comune a vari progetti di intervento che appunto si differenziano tra loro sui modi della sua introduzione ma non sul ruolo «miracoloso».

L'accordo tra Gorbaciov e Helmsin, stretto il 27 luglio, pochi giorni dopo la plateale uscita dal partito di Helmsin, è nato in gran parte dalla speranza di Gorbaciov che la squadra di economisti del governo russo potesse far prima il miracolo.

Il *New York Times* chiama questi economisti, gli ardenti «giovani turchi» di Helmsin. Il ministro delle Finanze del governo russo, Boris Fyodorov, ha 32 anni e gli altri sono sui 40, e dunque non sono compromessi con il passato. Essi stanno andando alla carica contro i vecchi, gli economisti dell'establishment, che ancora negli ultimissimi mesi, dal novembre 1989 al maggio 1990, hanno perso tempo a conciliare il diavolo e l'acqua santa, il sistema del comando amministrativo e il mercato.

Il loro bersaglio più sbandierato è il premier sovietico Ryzhkov, esponente di razza del sistema che si sta battendo come un leone contro un suo smantellamento a rischio. L'altro bersaglio è il vicepremier, l'economista teorico Leonid Abalkin, che per primo - e negli anni di Breznev e Suslov - teorizzò la necessità di abbandonare il monopolio statale dei rapporti di proprietà. Avere a che fare con il potere lo ha reso cauto e restio ai cambiamenti al buio.

I nuovi politici e i giovani economisti oggi sono contro le cautele di questi governanti, progressisti ma moderati. Essi hanno provato a metter giù un programma di trasformazione dell'economia e hanno chiesto l'expertise a «grandi esperti internazionali» rimasti anonimi. Il programma a tempo, detto appunto dei «500 giorni» perché tanti basterebbero per introdurre la proprietà privata e il mercato, era pronto già a febbraio. A maggio, quando il governo ha reso pubblico il suo progetto di introduzione del mercato, spaventando subito tutti con l'annuncio che per via del mercato, sarebbero aumentati i prezzi, l'inflazione, la disoccupazione, i «giovani turchi» hanno fatto sapere che con il loro progetto invece no. Dal loro progetto al paese sarebbero venuti solo latte e miele, non la grime e sangue.

**N**elle more di un viaggio in America, del Congresso istituito dal partito comunista russo, e del XXVIII Congresso, Gorbaciov è sembrato neutrale. Tuttavia, quasi a suo nome, uno dei più noti economisti del paese, il «monetarista» N. Petrakov ha criticato la manovra governativa sui prezzi. L'altro grande economista pro-mercato, S. Shatalin, membro del Consiglio presidenziale, si è reso disponibile a collaborare con chi aveva silato il programma dei «500 giorni». E così, con l'avallo dei due più importanti economisti filo-mercato del paese, che da tutta una vita stavano aspettando la loro occasione, i «giovani turchi» si sono incontrati con Gorbaciov e lo hanno convinto a scegliere la loro proposta, il programma dei «500 giorni». È nato il gruppo di esperti che ha intanto fatto il primo miracolo di mettere insieme allo stesso tavolo di trattativa Gorbaciov e Helmsin, per una reciproca conferma che a dividerli non è la politica né le idee sulle riforme e sui guai del paese.

Da parte sua, il governo ha subito creato una commissione di esperti incaricata di migliorare il vecchio progetto. Intanto si muovevano anche altri grandi nomi, sino ad allora tagliati fuori dalla partita in corso. Il più noto, A. Aganbeghian, si è fatto nominare responsabile di un'altra commissione incaricata di esaminare le proposte per trovare la quadratura del cerchio. A sua volta Abalkin, stufo di fare una parte non sua, si è impegnato a trovare una via di uscita.

Però, prima che il Soviet supremo voti, Gorbaciov ha già scelto il tutto e subito dei «giovani turchi», che hanno avuto anche l'approvazione del Parlamento russo. Il 5 settembre le «svestia» hanno pubblicato una sintesi del loro programma dal titolo «L'uomo, la libertà, e il mercato».

Vi si legge l'impegno a rovesciare l'esistente, per cui «in uno stato ricco vive un popolo povero», per cui «i cittadini di una grande potenza sono ostaggio di negozi vuoti». Il programma di privatizzazione prevede la trasformazione dei monopoli statali in società per azioni, e la vendita diretta delle piccole imprese a chi ne farà richiesta. Anche la terra sarà venduta a chi la vorrà.

«La proprietà nelle mani di tutti» è la vera garanzia della stabilità sociale e del progresso economico. E il mercato prima o poi mette a posto gli squilibri, se c'è un quadro generale che assicuri ai cittadini l'uguaglianza nelle opportunità. La disoccupazione sarà temporanea e il potere più vicino al popolo farà pagare le tasse ai redditi alti.

Ci si chiede che cosa accadrà se, dopo il comunismo, andrà al potere quest'altra utopia.

Bisogna riuscire a far pagare agli automobilisti tutti i costi che generano ad altri. Solo così sarà possibile modificare le libere scelte dei consumatori e dei produttori

**Demonizzare l'auto è inutile. Ecco quel che si può fare**

MARCO PONTI

La Fiat vende meno macchine; il che è fisiologico, visto che gran parte degli italiani ha cambiato automobile da poco, nonostante non si sappia più dove metterle, oltre che dove farle circolare.

Quale considerazione strategica si può trarre? Occorre innanzitutto sgomberare il campo da vecchie ideologie; altro che demonizzare l'automobile, l'automobile ha cambiato, e cambia, radicalmente in meglio la qualità della vita nonostante gli anatemi e le lamentele di chi pretende frettolosamente di giudicare meglio dei consumatori.

È inoltre insostituibile per moltissime attività; cioè non c'è buon sistema di trasporto pubblico che possa reggere il confronto: si pensi al tempo libero (una bella gita in treno con la fidanzata...) ma anche alla mobilità del lavoro, a cui sono consentite opzioni molto più vaste in un contesto come quello italiano dove la mobilità residenziale è scarsissima (equo canone, tassazione sulle compravendite immobiliari, ecc.).

Accanto ad una dimensione razionale dei vantaggi dell'automobile ce n'è anche una meno razionale, ma non certo illegittima. Si pensi all'eccesso di potenza: in Italia abbiamo il più elevato carico fiscale sulla benzina del mondo industriale, in relazione al reddito: 1.100 lire su 1.500 sono tasse. Tuttavia vengono acquistate automobili molto più potenti e veloci di quanto realmente occorra per il 90% del loro uso (urbano o semiurbano). Ciò genera extracostumi di carburante notevolissimi: un motore progettato per 170 km/h non è certo ottimizzato nel ciclo urbano. Non basta: si acquistano fuoristrada di aspetto e potenza stravagante (quelli americani con ruote immense sono bellissimi), macchine a quattro ruote motrici permanenti, o da 230 km/h, tutte caratteristiche simboliche con scarsissime applicazioni pratiche.

Invocare una politica paternalistica di repressione di un così vivo e incomprensibile piacere, invidiatoci da altre economie, è ingiusto e ideologicamente pericoloso: postula, per citare un termine caro alla teoria delle scelte pubbliche, un «ditatore benevolo», in grado di correggere le scelte dei sudditi stolti. È notoriamente una strada da percorrere solo in casi estremi. Nessuno nega il condizionamento pubblicitario; è tuttavia evidente che tale condizionamento esiste per tutti i consumi privati. Tuttavia la scienza economica fornisce qualche modesta indicazione di intervento, scarsamente perseguita in Italia: in termini tecnici, occorre «internalizzare le esternalità»; cioè, occorre che gli automobilisti paghino tutti i costi che generano ad altri.

Vediamo ora un po' più da vicino questi costi. Per esempio, non è un'esternalità la congestione del traffico (la generano ma anche la subiscono); ma certamente lo è la congestione indotta sui mezzi pubblici di superficie.

Corsie riservate efficienti in Italia sono molto rare; i vigili hanno altro da fare che curarsi di questi «dettagli». Lo stesso discorso vale per la sosta nelle aree urbane dense: un recente studio dell'Ocse stima ad alme-

no due milioni di lire annui i costi non pagati da un'auto in sosta; oggi questa infrazione è perseguita in modo totalmente inefficace (economicamente conviene prendere un po' di multe in un anno, se poi le si prendono; si ricorda inoltre che un'auto media paga in un anno circa un milione di tasse sul carburante).

Non è un'esternalità il consumo di strade extraurbane: l'imposta sul carburante paga ampiamente questo consumo (anzi, le auto pagano anche il consumo di strade generato dai camion). L'inquinamento lo è certamente: occorrono marmitte catalitiche e benzina senza piombo e l'Italia è straordinariamente rimasta indietro su questo tema.

Ma, con buona pace degli ambientalisti, andare in giro su una bella, potente automobile fa parte dei piaceri del weekend, così come ne fa parte osservare la natura (per molti fa più piacere che osservare la natura).

**Energia e velocità**

Più controverso è il tema energetico e quello della velocità. Il consumo energetico può costituire un'esternalità nei confronti delle generazioni future: si consuma una risorsa che domani non ci sarà più, e si contribuisce all'effetto serra.

Il mercato è miope, ed esprime solo prezzi di breve periodo, non pensa al futuro. È tuttavia molto difficile stabilire qual è il costo-opportunità di lungo periodo dei prodotti petroliferi; forse ci ha già pensato Saddam Hussein, e comunque la tassazione italiana della benzina si colloca certo, rispetto delle scelte della comunità internazionale, presa come unico riferimento possibile, tra i valori più alti. C'è però subito da osservare che questa tassazione deve valere

per tutti i prodotti petroliferi e non solo per la benzina, se il prezzo per il consumatore deve «rappresentare» la scarsità relativa e la dannosità delle risorse energetiche non rinnovabili.

Anche il tema velocità presenta alcuni aspetti controversi: se un'autostrada fosse percorsa da automobilisti consenzienti a non avere limiti di velocità (cioè con una elevata «propensione al rischio») non vi sarebbero costi esterni. Ma così non è: le auto veloci impongono pericoli a quelle lente, e nella circolazione urbana anche a pedoni e ciclisti. Inoltre il consumo energetico è fortemente dipendente dalla velocità: sopra i 100 km/h quasi tutta la potenza del motore è assorbita dalla resistenza aerodinamica. Sembra allora certa-

mente ragionevole imporre limiti severi fuori delle autostrade; su queste ultime, la collettività internazionale (Giappone e Stati Uniti in primo luogo) ritiene che stretti limiti di velocità assommino gli aspetti di sicurezza con quelli di razionamento energetico in modo più razionale del solo carico fiscale. Sembra una linea d'azione nel complesso difendibile, soprattutto se occorre dare «segnali» visibili di crescente scarsità delle risorse energetiche. Certo se i limiti sono fatti rispettare come adesso, è meglio lasciar perdere: le norme prive di sanzioni adeguate generano disprezzo per tutte le norme.

Infine, in un contesto in cui le esternalità fossero internalizzate, occorre rispondere adeguatamente alla domanda di strade: l'insufficienza di sedi stradali genera congestione, il che aumenta i consumi energetici e l'inquinamento. Anche la politica attuale, di fornire trasporti pubblici semigratuiti anche con motivazioni «ambientali» (le tariffe coprono in media il 25% dei costi), non appare sensata; certo, occorre difendere le categorie meno abbienti; ma solo quelle, e ricordando che comunque la sovvenzione al trasporto non è un modo particolarmente efficace di ridistribuire il reddito. Sono

infatti troppo numerose le controindicazioni a tale politica; ne elenchiamo rapidamente alcune. È una politica inefficace: l'utenza si dimostra pochissimo sensibile alle tariffe nella scelta del modo di trasporto. Genera comportamenti «assistenzialistici» nelle imprese pubbliche, che forniscono servizi scadenti dilatando gli organici a dismisura (cfr. Ferrovie dello Stato, ma non solo). Genera scelte inettamente distorte: gli utenti e le imprese si insediano in modo disperso (quando la scelta è possibile) perché non percepiscono i costi di trasporto. Senza mettere in conto gli oneri sulle disastrate finanze dello Stato.

**Coscienza collettiva**

Quali conclusioni è possibile trarre? Una politica rigorosa di internalizzazione dei costi stabilizzerà la domanda e, nel più lungo periodo, modificherà le vere scelte dei consumatori verso valori meno carichi di simbologie aggressive, qual è l'automobile (si pensi a più pericolose simbologie quali il gusto per le «belle» armi, che per fortuna sembra un po' in ribasso). Riprendendo lo spunto iniziale delle vicende produttive dell'automobile, c'è solo da auspicare che l'industria nazionale favorisca il processo di internalizzazione dei costi, prevenendo in qualche modo l'evolgersi della coscienza collettiva, piuttosto che opporvisi. Questo atteggiamento, tra l'altro, si dimostrerà probabilmente efficace anche dal punto di vista strettamente aziendale, prefigurando tipologie e modelli con un'ottica di più lungo periodo; è comunque indispensabile una politica dei trasporti meno frammentaria dell'attuale (il Cipe, cioè la proposta unificazione operativa dei ministeri responsabili dei trasporti, può essere in tal senso un buon segnale di razionalizzazione del settore); ma questo è un tema non trattabile in breve.

**Intervento**

**In un nuovo ordine mondiale l'Onu non può più avere solo un ruolo predicatorio**

UMBERTO RANIERI

**F**orse è nuova per la Castellina (*L'Unità* del 10 settembre) l'idea di una regolazione dei rapporti internazionali capace di sostituire «ai patti contro i nemici i patti con i nemici» o «il primato del dialogo sulla parola delle armi». Non lo è certamente per una impostazione di politica internazionale cui comunisti italiani sono pervenuti da anni, spesso polemizzando con posizioni che consideravano illusoria la politica di cooperazione. Ma c'è un punto, del ragionamento che svolge la compagna Castellina, che credo vada discusso. Primato del dialogo e ricerca di una soluzione negoziale dei conflitti possono spingere fino al punto di teorizzare l'esclusione, in ogni caso, dell'uso della forza nel regolare conflitti internazionali?

Non intendo riproporre dilemmi che da sempre lacerano la coscienza pacifista (le distinzioni tra guerra giusta e guerra ingiusta; tra uso difensivo e uso offensivo della forza, ecc.). Vorrei stare al tema relativo al comportamento coerente da osservare, in un'epoca in cui il raggio delle conseguenze dei conflitti regionali non è più astrattamente circoscrittibile e governabile. Non c'è dubbio che siamo in un'epoca in cui non esistono più, a causa dei processi di interdipendenza e mondializzazione, tensioni puramente locali; un'epoca in cui per queste ragioni, si impone una concezione della sicurezza comune che non sia geograficamente limitata, che sia capace di prevenire i conflitti e di depotenziare rapidamente l'effetto moltiplicatore. La verità è che non ci sono più conflitti di cui ci si possa disinteressare: i conflitti vanno prevenuti. Laddove la prevenzione fallisce, essi vanno regolati sulla base di norme di diritto internazionale e di principi riconosciuti e osservati. Ma, la regolazione giuridica, per essere efficace, deve prevedere regole concordate, una autorità che ne imponga il rispetto, la possibilità del ricorso ad un uso misurato e controllato della forza. Questo è il punto. La compagna Castellina ritiene che sia da escludere, in ogni caso, l'uso della forza. A me pare che il suo argomento poggi sulla identificazione di forza, violenza sregolata, e uso dell'arma più distruttiva. Ciò è proprio il contrario di quanto la regolazione giuridica si propone. La forza va considerata una forma ultima di coercizione, misurata e calibrata, che può rendersi indispensabile per garantire il rispetto dei patti e l'osservanza delle regole internazionali (*pacta sunt stipulanda* ma soprattutto *sunt servanda*). Questo ragionamento, credo, vada tenuto in conto riflettendo sulla vicenda del Golfo. In questa crisi, per la prima volta si è affermato il principio che l'autorità di regolazione di un pericoloso conflitto «locale» non dovesse essere il confronto tra le due superpotenze ma l'istituzione che rappresenta l'associazione tra le nazioni: l'Onu. Sono apparsi sulla scena politica, i segni premonitori di un mezzo (come scrive Hannah Arendt) in grado di sostituire la guerra come arbitro definitivo degli affari internazionali.

È il germe di un governo mondiale. Ma se vogliamo che questo germe diventi sempre più via per regolare e dirimere le controversie tra Stati o i conflitti, non possiamo sfuggire al nodo della compiuta evoluzione dell'Onu in direzione di una associazione di «tipo statale». Ciò impone l'accettazione di regole e strumenti che ne garantiscano

l'efficacia del ruolo di governo mondiale. Tra questi strumenti vi è il misurato ricorso alla forza (previsto dallo statuto delle Nazioni Unite). Il nuovo pacifismo è in disaccordo su questo punto? Attenzione, perché l'alternativa è chiara: ci sarebbe chi, come è successo finora, si caricerebbe unilateralmente di un compito di arbitro e di «polizia» internazionale. Diciamoci la verità. Se il tentativo di affermare una funzione regolatrice dell'Onu dovesse arenarsi sugli scogli di un ruolo puramente predicatorio, come è avvenuto finora per effetto del bipolarismo, verrebbe esaltata la funzione delle superpotenze. Anzi, considerato lo stato dell'Urss, della superpotenza. Ciò comprometterebbe la possibilità di costruire una nuova legalità internazionale. Guai a dimenticare che la forza ha effetti diversi se ad applicarla è una delle parti in campo oppure una autorità riconosciuta *super partes*. Insomma la politica internazionale, oggi, non sopporta vuoti. Chi teorizza il «governo senza forza», può involontariamente lavorare per eternare la funzione delle superpotenze. Ecco perché non è immaginabile, l'evoluzione verso un governo mondiale, che non implichi un *equilibrio regionale* di prescrizioni e coazioni per garantire il rispetto dei patti. Per questo, il ricorso a misure minime coattive verso l'Irak, non è solo un dovere morale ma un elementare obbligo per chi intenda effettivamente uscire dalla gabbia del bipolarismo.

**I**nsomma, c'è un aspetto che potremmo chiamare «giuridico» dell'impegno pacifista, che non va ignorato. È l'aspetto relativo agli strumenti necessari per rendere efficaci e generalizzare nuove forme di regolazione della politica internazionale. Occorrerà battersi perché in questo nuovo quadro si affrontino tutte le altre questioni che si pongono nell'area mediorientale a cominciare dal riconoscimento dei diritti del popolo palestinese. Quello che intendo sostenere, in conclusione, è che, una regolazione dei conflitti che non contenga norme o misure tali da imporre il rispetto della legalità internazionale lascerebbe il campo solo all'uso della forza come monopolio di una delle parti in campo. Paradossalmente, un pacifismo che avesse questi caratteri, non contribuirebbe alla riduzione del rischio di guerra. Più volte in queste settimane, è stato a sproposito fatto riferimento all'agosto del 1914 e al voto sui crediti di guerra che divise la socialdemocrazia tedesca e il socialismo europeo. Suggestivi ad alcuni commentatori di rileggere per davvero il dibattito sulla guerra che affermò il principio che l'autorità di regolazione di un pericoloso conflitto «locale» non dovesse essere il confronto tra le due superpotenze ma l'istituzione che rappresenta l'associazione tra le nazioni: l'Onu. Sono apparsi sulla scena politica, i segni premonitori di un mezzo (come scrive Hannah Arendt) in grado di sostituire la guerra come arbitro definitivo degli affari internazionali.

**L'Unità**  
Renzo Foa, direttore  
Giancarlo Bosetti, vicedirettore  
Piero Sansonetti, redattore capo centrale

Editrice spa L'Unità  
Armando Sarri, presidente  
Esecutivo: Diego Bassini, Alessandro Carri,  
Massimo D'Alena, Enrico Lepri,  
Armando Sarri, Marcello Stefanini, Pietro Verzeletti  
Giorgio Ribolini, direttore generale

Direzione, redazione, amministrazione: 00185 Roma, via dei Taurini 19, telefono passante 06/404901, telex 613461, fax 06/4455305; 20162 Milano, viale Fubio Testi 75, telefono 02/64401.

Roma - Direttore responsabile Giuseppe F. Mennella  
Iscriz. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, iscriz. come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555.

Milano - Direttore responsabile Silvio Trevisani  
Iscriz. al n. 158 e 2550 del registro stampa del trib. di Milano, iscriz. come giornale murale nel reg. del trib. di Milano n. 3599.

Certificato n. 1618 del 14/12/1989

La direzione dell'Unità non garantisce la pubblicazione degli articoli non richiesti

Lunedì, 10 settembre, alle 9,30, avevo un appuntamento con Gian Carlo Pajetta. Lo vedevo per la prima volta in vita mia a quattro occhi, che poi erano otto, perché eravamo insieme ai suoi cugini, Franca e Tullio Bernini, nella loro casa di Milano. Ci incontravamo per parlare di un progetto che gli stava a cuore: il programma di lavoro di un'Associazione che porta il nome di sua madre, Elvira Pajetta nata Bernini.

Nel suo paese natale i Bernini e i Pajetta sono tanti, e io li ho conosciuti per ragioni di vicinato: loro stanno a Taino, in collina, affacciati sul lago, io, spesso, a Sesto Calende, sulla riva del Ticino: una distanza di cinque o sei chilometri. Pajetta amava ancora molto il suo paese, io amo molto Sesto Calende e dintorni. Per costituire e fondare l'Associazione lui aveva destinato una somma, cento

milioni, che aveva ricevuto in premio. Si doveva cercare, studiare ciò che era avvenuto alle donne nel Basso Verbano nel 900: questa era la sua idea, nata nel ricordo di sua madre, una donna che era stata accanto alle lavoratrici delle filande, della polveriera, alle donne che attendevano il ritorno dei mariti emigrati all'estero. Una donna che ha lasciato uno straordinario ricordo di sé in tutti quelli che l'hanno conosciuta e nei figli, che ha saputo educare alla libertà di pensiero.

Di lei ho sentito raccontare, ma di lei ho anche letto pagine di riflessioni, scritte con una bella calligrafia chiara su un diario personalissimo, che aveva poi dedicato a sua nipote Gaspara, figlia di Gian Carlo. Gaspara me le aveva date da guardare, proprio quest'estate, con l'intenzione di trarne alcune pagine per arricchire un li-

bretto, che già esiste ma è andato esaurito, sulla nonna Elvira. Ne parlavamo nel giardino della loro casa, tra madri anziane, la cugina Marta, il bambino Daniele, e la figura di lei acquistava in verità: era, questa donna, una finissima lettrice di poesia, francese e italiana, e nel diario annotava pensieri e interpretazioni, mescolate a certe sue dolenti ombre nell'umore e nei sentimenti. Ci chiedevamo, Gaspara e io, se a Pajetta sarebbe stato agevole accettare anche questa immagine di sua madre, che per lui era rimasta, invece, in-

**PERSONALE**

ANNA DEL BO BOFFINO

**Pajetta e una ricerca sulla storia delle donne**



gorosa, pur presa dentro fra Varesotto e Novarese, tradizionalisti e cattolici: attraverso quali filtri critici erano passate le madri capaci, come Elvira Pajetta, di allevare figli, in epoca fascista, socialisti e comunisti? Dentro di me pensavo: quanto le ombre dei loro amori coniugali e materni, della loro solitudine, e quanto le luci di un sapere tutto nuovo si erano combinate a formare coscienze aperte a un possibile futuro di emancipazione, liberazione? Conosco tante donne di quei luoghi: alcune innovative, altre

molte portano impressa una forza e una solidarietà concrete e lucide insieme, com'è difficile trovare altrove.

Pajetta mi parlava di donne capaci, che avevano avuto ruoli importanti nel partito, nel sindacato. «Le conosco?», mi chiedeva, quasi a dimostrarmi la parzialità del mio punto di vista. Qualcuna la conoscevo di nome, altre per le storie che ne avevo letto. Ma loro mi erano sembrato sempre troppo ben definite nei contorni, e di loro avrei voluto sapere altro, di più. Le ombre, avrei voluto conoscerle, nelle loro vite.

«E tutte le altre?», gli chiedevo. «Quelle che non hanno parlato, scritto. E di loro che occorre sapere qualcosa, se si fa una ricerca». Mi guardava in silenzio, si capiva la sua diffidenza: forse non dava tutto lo spazio che meritava alla politica, al sociale? Nell'estremo sforzo di farmi capire, dicevo: «Per fare la

storia del movimento operaio si è dovuto cercare fra gli operai, non solo tra i loro leader o gli eroi...». Sembrò convinto: esiste anche un movimento delle donne. E chissà se ci siamo capiti, in quel breve inizio di un lavoro da fare. Nel lasciarmi lui mi pareva rassicurato, e me lo dimostrò con un sorriso, un po' ironico, un po' malinconico. Venendo via mi portavo dentro la sensazione di avere incontrato una delle anime più limpide che avessi mai conosciuto, e respiravo bene, come quando si è stati in luoghi alti e aperti. Mi era rimasta negli occhi quella sua figura asciutta, chiara, resa fragile dagli anni, ma non corrucciata dalla vecchiaia. Strana storia, questa, che finisce al suo inizio: due giorni dopo ho saputo che era morto. E a noi resta il compito di intraprendere un lavoro che gli stava a cuore, nel nome della ma-