



# L'Unità 2



SABATO 17 AGOSTO 1996

Dal '97-'98 in Champions League ci saranno 24 squadre: le italiane saranno due

## Una Coppa tutta nuova

Per il calcio europeo è una mezza rivoluzione: proprio il giorno di Ferragosto in Svizzera i presidenti delle federazioni (per l'Italia c'era, al primo impegno importante, il commissario Pagnozzi) hanno deciso di allargare la Champions League. Quella che un tempo si chiamava Coppa dei Campioni passerà, a cominciare dalla stagione '97-'98, dalle attuali 16 squadre a 24. Detta in parole povere le nazioni calcisticamente più importanti non saranno rappre-

sentate solo dal club che ha vinto lo scudetto, ma anche dalla seconda classificata. Insomma due italiane in coppa. Il senso dell'operazione è presto detto: aumentare il numero delle partite internazionali, dare spazio a più club tra quelli titolari in tutta Europa e quindi avere più diritti televisivi e biglietti per lo stadio da vendere. A proposito dei diritti televisivi dalla Francia arriva la proposta di venderli a tv diverse dove ci sono due squadre in lizza per moltiplicare gli in-

La grande torta dei diritti televisivi. Incontro ieri Pagnozzi-Sacchi: niente licenziamenti

FILIPPONI BOLDRINI  
A PAGINA 9

troiti. La decisione presa a Ferragosto era voluta da tutte le square italiane a caccia di soldi. Anche se (fa notare il presidente dell'Atletico Madrid, unica voce fuori dal coro) questo «rigonfiamento» della Champions League rischia di mettere in secondo piano i campionati nazionali, facendo intravedere un possibile campionato europeo di calcio. E ieri Pagnozzi ha anche incontrato Arrigo Sacchi. Sull'incontro, durato circa tre ore, avvenuto nella casa del com-

missario Federcalcio ai Castelli romani, solo un breve comunicato e nessuna indiscrezione. Quel che è certo è che Sacchi non se ne va: resterà al suo posto per tutta la durata del commissariamento che comprende anche due partite di qualificazione per i mondiali del '98. Pagnozzi ha anche smentito che in contatti informali il vicepresidente del consiglio e sottosegretario allo sport Walter Veltroni, avesse chiesto il «licenziamento» del ct azzurro.



### La grande fuga dei padri

IDA MAGLI

PER PRIMA COSA, tanti rallegramenti ai maschi! Un maschio femminista ha colpito ancora. Non c'è nessuno, infatti, che sia più funzionale agli interessi dei maschi, e più deleterio per quelli delle donne, di un maschio femminista. Questi è ingenuo, entusiasta, assolutamente convinto che per stare bene bisogna mettere il mondo nelle mani delle donne e lasciar fare tutto a loro. E lui - il maschio - che farà? Ma quello che ha sempre fatto, s'intende: si occuperà dello Spirito. I figli alle madri, dunque. A sentire con quale gravità l'avvocato Pisapia scopre, in questo Ferragosto da preistoria, che sono le donne che li portano in seno, che li allattano, che gli stanno vicino durante l'infanzia, si rimane veramente incuriositi. Questa è davvero una novità. La preghiamo, avvocato: prima di proporre, in base a queste culturalissime motivazioni, che i figli portino il nome della madre, non dimentichi di fare un'altra scoperta: quella faticosa «mater semper certa» cui le donne sono state inchiodate lungo i secoli della loro maledetta storia.

È vero che il problema del cognome è stato sollevato, insieme a tanti altri, dal primo femminismo. Ma erano i tempi in cui veniva messa in discussione la condizione delle donne in tutti i suoi aspetti, più a livello teorico che per degli immediati raggiungimenti pratici. E, comunque, si cercava di ripensare il sistema familiare nella sua globalità, non essendo possibile prevedere che questo si sarebbe trasformato con una tale rapidità da rendere inutili molte di quelle discussioni. Oggi perciò il problema del cognome si pone in modo del tutto nuovo in quanto la famiglia non è più un sistema di «appartenenze»; i figli non sono di proprietà dei genitori, e questi dunque, madre o padre che siano, non hanno il diritto di imporre ai figli il proprio cognome. Di fatto verrà presto il momento in cui si potrà scegliere una serie di nomi, dei cognomi di fantasia, indicare la città di provenienza come nel Medioevo; insomma inventarsi un modo per identificarsi come «persona», come «individuo», al di là dell'appartenenza familiare, perché questa è la strada sulla quale l'istituzione famiglia è avviata da tempo. Lo Stato condanna in tutti i modi il diritto alla «successio-

SEQUE A PAGINA 3

### Nel nome del figlio

M. NIOLA A. M. GUADAGNI S. VASSALLI  
A PAGINA 3

## Ma l'auto non è l'abracadabra della felicità

NEL 1992 C'È stato un plebiscito ad Amsterdam. Gli abitanti della città olandese hanno deciso di ridurre della metà lo spazio, già molto limitato, destinato alle automobili. In tutto il centro di Firenze, provvidente che si estenderà alla città intera man mano che si moltiplicheranno i tram, le strade pedonali, gli autobus e le piste ciclabili: presto si potrà attraversare tutta la città senza pericolo e andare ovunque, pedalando; un mezzo di trasporto che costa poco, non consuma nulla, non invade lo spazio umano né avvelena l'aria, inventato cinque secoli fa da un vicino di Firenze chiamato Leonardo da Vinci.

Intanto, un documento ufficiale confermava che a Los Angeles le automobili occupano uno spazio maggiore delle persone, ma lì a nessuno era venuto in mente di commettere il sacrilegio di espellere gli invasori.

Amsterdam e Firenze sono eccezioni alla regola universale dell'usurpazione. Il mondo si è motorizzato celermente, con la crescita delle città e delle distanze, i mezzi pubblici di trasporto

EDUARDO GALEANO

hanno ceduto il passo alle auto private. Il presidente francese George Pompidou diceva che «è la città che deve adattarsi alle automobili e non il contrario» ma le sue parole acquisirono un senso tragico quando si svelò che erano aumentati spaventosamente i morti per inquinamento a Parigi. Durante gli scioperi, alla fine dell'anno scorso, la paralisi del metrò ha fatto moltiplicare l'uso delle auto ed ha fatto esaurire le scorte di mascherine anti-smog.

In Germania, nel 1950, treni, autobus, metro e tram costituivano i tre quarti dei mezzi di trasporto, attualmente sono meno di un quinto. La media europea è scesa al 25 per cento, tuttavia rimane alta rispetto agli Stati Uniti, dove il trasporto pubblico arriva solo al quattro per cento.

Henry Ford e Harvey Firestone erano intimi amici ed entrambi andavano molto d'accordo con la famiglia Rockefeller. Quell'affetto reciproco sboccò in un'alleanza di influenze che molto ebbe a che vedere con lo smantellamento delle ferrovie e la creazione di una vasta ragnatela di

strade, in seguito convertite in autostrade in tutto il territorio americano. Con il passare degli anni, negli Stati Uniti, il potere dei fabbricanti di auto, di pneumatici e degli industriali del petrolio si è fatto sempre più schiacciante. Delle sessanta maggiori imprese del mondo, la metà appartiene a questa santa alleanza o è in qualche modo legata alla dittatura delle quattro ruote.

I diritti umani sono asserviti a quelli delle macchine. Le automobili emettono impunemente un cocktail di sostanze assassine. L'inquinamento dell'aria è spettacolarmente visibile nelle città latinoamericane, si nota molto meno nelle città del nord del mondo. La differenza si spiega, in gran parte, per l'uso obbligatorio della marmitta catalitica e della benzina senza piombo che hanno ridotto l'inquinamento più evidente di ogni veicolo nei paesi di maggior sviluppo. Ma la quantità tende ad annullare la qualità, questi progressi tecnologici stanno riducendo l'impatto positivo di fronte alla proliferazione vertiginosa del parco auto, che si riproduce come i coni-

gli.

Visibili o nascoste, ridotte o no, le emissioni velenose formano una lunga lista criminale. Tanto per fare tre esempi, i tecnici di Greenpeace hanno denunciato che proviene dalle automobili non meno della metà di tutto il monossido di carbonio, dell'ossido di nitrogeno e degli idrocarburi che tanto efficacemente stanno contribuendo alla demolizione del pianeta e della salute umana.

«La salute non è negoziabile. Basta con le mezze misure», ha dichiarato l'assessore ai trasporti di Firenze all'inizio di quest'anno, annunciando che Firenze sarà la «prima città europea libera dalle automobili». Ma in quasi tutto il resto del mondo, si parte dall'inevitabilità che il divino motore sia l'asse della vita umana nell'era urbana.

Il rumore dei motori non lascia sentire le voci che denunciano l'artificio di una civiltà che ti ruba la libertà per poi vendertela e che ti taglia le gambe per costringerti a comprare automobili e

SEQUE A PAGINA 2

### La morte di Celibidache Il maestro-eremita e la sua musica

È morto a 84 anni il direttore d'orchestra rumeno Sergiu Celibidache. Raffinato e riservato rifiutò sempre le registrazioni e la produzione della musica legata ai mass media. Per lui contava solo il diretto contatto con gli esecutori.

CARMEN ALESSI PAOLO PETTAZZI  
A PAGINA 6

### Embargo linguistico

### La Cina dice no all'inglese

Dal 1 settembre, a Pechino, nelle conferenze stampa si parlerà solo cinese. La Cina dice no all'inglese: teme un «divorzio» delle regioni ricche pilotate dai banchieri di Hong Kong. Ma anche la colonizzazione linguistica.

ANTONIO POLLIO SALIMBENI  
A PAGINA 2

### Tra genetica e spettacolo

### Il mammoth torna dal passato?

Scienziati nipponici andranno in Siberia a prelevare sperma di mammoth congelato da millenni per fertilizzarlo con un ovulo di elefantessa. Obiettivo: far «rinascere» l'animale estinto. Le critiche del genetista Buiatti.

ROMEO BASSOLI  
A PAGINA 4

### Estate serena Con noi si può

Vi diciamo chi, dove e come viene in aiuto di chi resta in città. Dalla spesa ai farmaci a domicilio, dall'assistenza agli anziani soli ai negozi aperti, saprete proprio tutto quello che le amministrazioni locali hanno programmato per farvi vivere un Ferragosto senza troppi disagi.

IL SALVAGENTE

in edicola da giovedì 8 a 2.000 lire