

## SCIENZA

## Anche i dinosauri si ammalavano di cancro alle ossa

■ I dinosauri furono le prime vittime del cancro? La sorprendente scoperta viene dagli Stati Uniti, dove un gruppo di ricercatori avrebbe individuato il primo caso di cancro metastatico in un osso di dinosauro che risale al Giurassico superiore. Si tratta di un fossile lungo 16 centimetri, ritrovato in una zona del Colorado occidentale, e molto frammentario, per cui i ricercatori non sono riusciti a stabilire di che specie si tratti. Analizzando il frammento, hanno però osservato una zona sana e una colpita da tumore, rivelando una metastasi ossea causata dal carcinoma.

ALBERTO LEISS

Se l'autostrada del Sole, quale prolungamento fisico della televisione bernabeiana, è stato un potente fattore di unificazione culturale nazionale, non va dimenticato il fatto che l'estensione della rete stradale italiana lungo tutto il dopoguerra - a volte duramente criticata da sinistra per i fenomeni di clientelismo che portava con sé, e perché espressione di interessi economici (come quelli, potenti, della Fiat) che puntavano alla motorizzazione privata - è stato un decisivo fattore dello sviluppo economico, e ne ha costituito anche una determinante caratteristica quanto al «modello». Un sociologo-economista originale nel panorama italiano, e che ha avuto non poca influenza nella determinazione della politica economica della vecchia Dc, Corrado Barbe-

## Dalla malaria al Grand Gourmet

## Le campagne dall'Ottocento a oggi secondo Barberis

ris, ha più volte osservato come il fattore di «pianificazione», per dir così, della crescita del capitalismo molecolare italiano, sia stato costituito essenzialmente dalla costruzione di strade, e dalla distribuzione a basso costo dell'energia elettrica. Il resto è venuto anche per la singolare attitudine all'intrapresa, per lo più su basi familiari degli italiani. Barberis è uno studioso assai cauto, comunque, nell'istituire rapporti meccanici tra la direzione che prende lo sviluppo economico e il ruolo giocato dalla tecnica. Nel suo ultimo libro, appena uscito da Laterza («Le campagne italiane dall'Ottocento a og-

gi», pp 519, L. 65 000) si comincia proprio col mettere in guardia dal considerare una storia della campagna al pari di una storia dell'agricoltura (economia senza il dato umano), e tantomeno con quella delle tecnologie. Se l'agricoltura italiana fino alla seconda guerra mondiale è stata più o meno simile a quella descritta da Virgilio duemila anni fa, è nel dopoguerra che esplose la Grande Trasformazione che cambia l'Italia da paese agricolo in paese industriale. Il libro di Barberis, racconta con grande ricchezza di dati e di impressioni stimolanti questa Grande Trasformazione. Utilizzando con ge-

nerosità quella miniera di informazioni sull'Italia del secolo scorso che è la mai troppo frequentata inchiesta che il Parlamento affidò a Stefano Jacini, tra il 1877 e il 1885, sulla situazione delle campagne. Allora l'agricoltura rappresentava il 50-60 per cento della realtà del paese, mentre oggi conta per il 3 per cento del reddito nazionale e per il 6 per cento dell'occupazione. Jacini osservava scoscolato che la campagna in Italia non contava nulla, politicamente parlando, dai tempi delle guerre puniche. E la tesi interessante del libro di Barberis, è che furono, pur nell'opposta matrice, il sociali-

simo e il fascismo (quest'ultimosoprattutto con il nuovo corso monetario del 1926) a favorire il passaggio del potere nelle campagne dalla borghesia agricola a quella industriale, preparando così il terreno alla riforma agraria degli anni Cinquanta. La sinistra può rivendicare le generose lotte per l'occupazione delle terre e la loro distribuzione, ma non si può negare che fu la Dc, con la Coldiretti di Bonomi, a dare corpo politico al nuovo soggetto della rivoluzione nelle campagne. Ma l'amore del nostro autore per la cultura delle campagne, fatta di persone e delle loro tradizioni, così come della lo-

ro capacità di innovazione, lo porta a esaltare le novità qualitative dell'agricoltura italiana di oggi. C'è da dire, intanto, che lungo tutto il resoconto storico, Barberis sottolinea la presenza delle donne in questa realtà produttiva: dal ruolo di «modernizzazione» che la stessa inchiesta Jacini riconosceva nel «consumismo» delle mogli nella famiglia rurale, all'esplosione attuale - in termini relativi - dell'impresa femminile (19 per cento di manodopera femminile nel 1931, e 36 per cento oggi, pur in presenza di un grande esodo anche delle donne). Ma il riscatto del mondo contadino, dopo due millenni di asservimento, riposa soprattutto sul nuovo mercato che il «piacere» del cibo si sta conquistando, col «ritorno» alle colture di qualità. La strada, insomma, è quella dalla dannazione della miseria e della malaria, al «Grand Gourmet».

GIANCARLO BOSETTI

## IL LIBRO ■ «L'AUTOSTRADA DEL SOLE» DI ENRICO MENDUNI

Chi ha avuto l'idea di fare dell'«Autostrada del Sole» il tema di un volume della serie del Mulino dedicata all'identità italiana ha fatto centro. Non sappiamo se l'idea sia dell'editore o dell'autore. Dividiamone il merito in due. Quanto alla realizzazione il merito tocca indubbiamente a Enrico Menduni che il libro l'ha scritto, perché è riuscito in 130 godibilissime pagine a dire sulla storia della prima Repubblica, sulle energie costruttive degli anni gloriosi del «miracolo economico» e sui vizi strapaesani della politica nazionale, più cose di tanti saggi storici sulle vicende politiche del dopoguerra.

In fondo, poco sappiamo sulla determinazione ingegneristica e sul bonario futurismo di quei «boiardi» di stato ai quali l'Italia, a conti fatti, deve molte cose che l'hanno resa un posto vivibile, molte più di quelle che di solito si ha voglia di riconoscere. Tra i processi di modernizzazione c'è stato quello delle comunicazioni, con in primo piano la televisione. E di questi processi l'autostrada del Sole è l'opera maestra.

Se alla Rai, il «boiardo» chiave era il noto, e tuttora attivo in altre vesti, Ettore Bernabei, qui, per la strada che avrebbe unito i nostri concittadini divisi da tanta distanza e da tante montagne, l'uomo della missione Iri è stato Fedele Cova, meno noto ma non meno determinante nel, diciamo così, «fare l'Italia». Quell'Italia dell'unificazione linguistica che appariva ripugnante a Pasolini, ma che consentiva a milioni di persone di uscire da una mesta condizione di miseria e di immobilità rurale, bella solo nelle stampe d'epoca e nelle foto di archivio. Per Menduni l'Autostrada del Sole è «il proseguimento della televisione con altri mezzi». Difficile stabilire quale delle due imprese abbia dato il colpo più duro all'Italia dei dialetti. Nel 1951 gli italiani che parlavano abitualmente la lingua nazionale non superavano il 18%. Le antenne spuntano sulle case italiane contemporaneamente ai grandi viadotti che consentono al lungo nastro a

quattro corsie (più quelle di emergenza) di stendersi tra Milano e Napoli. La posa della prima pietra è del 1956, l'inaugurazione dell'intero tratto del 1964. Cova, come Bernabei e come Mattei, era espressione di una volontà della classe dirigente di marciare in una direzione precisa, dominata da un'idea: modernizzare. Ma quegli uomini erano anche espressione di una macchina statale incapace di funzionare ordinariamente, per cui la loro massima abilità doveva consistere nell'aggiungere una burocrazia paralizzante. Avevano molto potere e

usavano la forza del consenso (scadenze elettorali, inaugurazioni in tempo utile) per forzare le resistenze. Quegli uomini univano al potere la visione e l'astuzia, indispensabili per farsi strada nella selva dei potentati democristiani, nazionali e locali. Era una variante nostrana del giacobinismo quel sistema capace di drenare finanziamenti, che met-

tevano in ginocchio il bilancio statale, attraverso gli incrementi di costo a opere iniziate. E una buona dose di giacobinismo fu indispensabile per far passare quella larga striscia di asfalto su un territorio tanto vestito di interessi e di proprietà. Il piano degli espropri fu impetuoso e la rapidità straordinaria. Fedele Cova e gli altri dirigenti della Società Autostrade andarono in America a imparare come si fanno le «highways».

Per nostra fortuna li decidero di abbandonare il progetto delle tre corsie con il sorpasso alternato in quella centrale e videro che gli svincoli avevano bisogno del «quadrifoglio». Il viaggio fu organizzato da Mediobanca insieme alla Lehman Brothers ed il politico di riferimento fu Albert Gore senior, padre dell'attuale vicepresidente, e promotore di un vasto piano di costruzione autostradale, come suo figlio è oggi sponsor del progetto delle cosiddette

«autostrade elettroniche». Eravamo ancora nell'onda lunga del piano Marshall. Tra una «prima pietra» di Gronchi e un «taglio di nastro» di Segni l'Italia tracciò un primo e un dopo tra epoche e generazioni che avrebbero misurato le distanze in modo radicalmente diverso. Una rivoluzione di mentalità: pensate quando andare da Milano a Genova o da Genova a Bologna con un camion o con una Seicento era impresa memorabile. E pensate come echeggiavano minacciosi i nomi dei passi: la Cisa, il Murgione, il Bracco.

La Democrazia cristiana, fascismo compreso, ma che fu poi lungamente trascurato, fino ai giorni nostri. Un po' più di sensibilità e partecipazione verso una stagione che migliorò notevolmente la vita degli italiani sarebbe stata utile, ma sullo squilibrio dei trasporti italiani in una sola direzione non c'è dubbio che di ragioni la sinistra ne aveva e



A Orvieto, poco prima del grande esodo, una immagine dell'autostrada vuota. Gli artigiani dovevano disinnescare una bomba della Seconda guerra mondiale

che non ha troppi mea culpa da recitare. Al punto che ancora non si vede come e quando usciranno da una mortificante impasse ambientale e funzionale: se a Londra oggi si viaggia in quindici minuti, e ogni quindici minuti, da Heathrow al centro della città (nessuna auto ce la farebbe mai), mentre a Roma la saga del collegamento ferroviario di

Fiumicino non finisce mai: se a Malpensa bisogna fare 40 chilometri di taxi per arrivare a Milano; se tra Milano e Torino ci vogliono quasi due ore sulle rotte; insomma se le cose stanno ancora così forse questo dipende da quella stessa classe dirigente, da quei medesimi «boiardi», bravissimi sull'asfalto ma perennemente bocciati sui binari.

l'Unità

Un quotidiano utile di Politica, Economia e Cultura

ABBONARSI...È COMODO

Perché ogni giorno ti sarà consegnato il giornale a domicilio e se vorrai anche in vacanza.

...È FACILE

Perché basta telefonare al numero verde 167.254188 o spedire la scheda di adesione pubblicata tutti i giorni sul giornale.

...E CONVIENE

## ABBONAMENTO ANNUALE

7 numeri	510.000	(Euro 263,4)
6 numeri	460.000	(Euro 237,6)
5 numeri	410.000	(Euro 211,7)
1 numero	85.000	(Euro 43,9)

## ABBONAMENTO SEMESTRALE

7 numeri	280.000	(Euro 144,6)
6 numeri	260.000	(Euro 134,3)
5 numeri	240.000	(Euro 123,9)
1 numero	45.000	(Euro 23,2)

