



Giornale fondato da Antonio Gramsci

L'Unità



Quotidiano di politica, economia e cultura

LIRE 1.700 - EURO 0.88 GIOVEDÌ 27 LUGLIO 2000
ARRETRATI LIRE 3.400 - EURO 1.76 ANNO 77 N. 200
SPEDIZ. IN ABBON. POST. 45%
ART. 2 COMMA 20/B LEGGE 662/96 - FILIALE DI ROMA



LA LETTERA

IN RISPOSTA

AL DIRETTORE DE L'UNITÀ

WALTER VELTRONI

Caro Peppino, vorrei rispondere alla tua lettera aperta di due giorni fa con la stessa franchezza e in nome della stessa amicizia che ci lega da molto tempo.

Dici che la cessazione delle pubblicazioni de L'Unità anche per me sarebbe - e io mi ostino a dire sarebbe - un fatto doloroso.

È così. E forse dire «doloroso» è anche poco. E poco pensando a ciò che questo giornale ha rappresentato nella storia del nostro paese e a quanto di questa storia anche L'Unità abbia contribuito a fare. E poco andando con la mente a quante persone hanno speso il loro tempo, una parte della loro vita, a dirigere, a fare, a diffondere, a leggere quotidianamente L'Unità. E poi pensando ai giornalisti e a tutti coloro che a questo giornale lavorano oggi. Perché conosco i sacrifici che affrontano da diverso tempo. Perché li conosco bene, uno ad uno. Perché ho lavorato con loro, quando ho diretto L'Unità, quando ho affrontato l'esperienza più bella che mi fosse mai capitata fino a quel momento della mia vita.

Capisci, allora, che oltre al dolore c'è inquietudine e preoccupazione. C'è un forte senso di responsabilità. E, lasciamelo dire, c'è anche amarezza. Un'amarezza che deriva dal fatto che mi sembra si lasci intendere, a volte, che l'esistenza del giornale dipenda dalla buona o dalla cattiva volontà dei Ds, non sufficientemente impegnati nel suo rilancio, non convinti della necessità di investire direttamente né dal punto di vista economico, né dal punto di vista politico. Per quanto riguarda il primo aspetto non vedo come, purtroppo. Per quanto riguarda il secondo, non vedo perché.

Neanche a me interessa recriminare, fare una storia degli errori commessi negli anni, individuare colpevoli. Ci sarà il tempo e il modo di discutere di questo. Però non possiamo non dirci una cosa: che ormai sono arrivati al pettine i nodi formati nel tempo. E che con questi nodi è questo gruppo dirigente del

partito che è stato chiamato a fare i conti.

Qui non si tratta di cattiva volontà, di scelte volute a investire economicamente altrove o peggio ancora del desiderio di cancellare, con L'Unità, una memoria, un passato storico e politico fastidioso. Sarebbe bene, oltre che corretto, che nessuno alimentasse ipotesi lontane dalle convinzioni del gruppo dirigente dei Ds e dalla realtà delle cose.

Questa realtà la conosco perfettamente, come la conosce la redazione, costantemente informata della situazione. E Pietro Folena, con molta chiarezza e onestà, l'ha illustrata a tutti i lettori nell'intervista di domenica scorsa. C'è un giornale che da mesi, ormai, è in una condizione prefallimentare. E ci sono i Ds che dallo scorso autunno si sono accollati un impegno finanziario enorme, insostenibile per un partito onesto, che non ruba: due miliardi e mezzo al mese, ottanta milioni al giorno, per continuare a fare uscire regolarmente L'Unità. Un'esposizione debitoria altissima, causata in larga parte dalle spese per il sostegno del giornale, alla cui uscita abbiamo scelto di dare la priorità, arrivando ad altri tagli di spese, alienando parti importanti del nostro patrimonio e persino non pagando, da un mese e mezzo, gli stipendi dei dirigenti e del personale impiegato a Botteghe Oscure.

È ingeneroso, quindi, imputare al partito la colpa di privilegiare altre esigenze e di non tenere abbastanza a L'Unità. E ingeneroso non riconoscere gli sforzi che questo gruppo dirigente sta facendo da mesi, avendo L'Unità nel cuore e al centro delle proprie preoccupazioni, spesso scontrandosi con il disinteresse di molti, a volte dovendo riscontrare anche a sinistra che alle parole di generica solidarietà non seguivano atti concreti.

Sai bene, caro Peppino, quale è stato e qual è il

SEGUE A PAGINA 8

Il Medio Oriente torna a tremare

Il governo di Tel Aviv decreta lo stato d'allerta dell'esercito dopo il fallimento di Camp David. Arafat accolto come un eroe a Gaza. In tutta la regione manifestazioni di palestinesi

PRIMO PIANO

I liquidatori: senza l'offerta-Dalai L'Unità cesserà le pubblicazioni



PAOLA SACCHI

ROMA Quello di oggi potrebbe essere l'ultimo numero dell'«Unità», di questa «Unità» così come l'abbiamo sempre conosciuta. Il rischio della sospensione delle pubblicazioni si avvicina.

La vita del quotidiano fondato da Antonio Gramsci è legata a un filo. Per l'esattezza, alla lettera di intenti che l'editore Alessandro Dalai, interessato all'ac-

quisizione della storica testata, fino a ieri sera non aveva ancora fatto pervenire sul tavolo del comitato dei liquidatori guidato dal professor Victor Uckmar. Oggi alle diciassette nuovo incontro in Fieg. Sarà quello decisivo, dopo che quello di ieri è andato drammaticamente a vuoto ed ha visto i rappresentanti sindacali alzarsi dal tavolo dopo neppure mezz'ora di discussione.

SEGUE A PAGINA 6

TEL AVIV Le forze israeliane nei Territori palestinesi occupati sono state messe in «stato d'allarme rinforzato» in seguito al fallimento del vertice di Camp David e il premier Ehud Barak ha convocato il capo di stato maggiore Shaul Mofaz per dare istruzioni in vista di temuti scontri nei Territori. Il generale Mofaz, non appena saputo del fiasco di Camp David, ha ordinato di evitare per il momento movimenti di truppe che potrebbero provocare un aumento della tensione nei Territori. Frattanto, i coloni israeliani insediati in Cisgiordania e a Gaza sono stati autorizzati dalle forze di occupazione a usare munizioni da guerra in caso di disordini. Manifestazioni si sono svolte in tutta la regione. Ma Barak e Arafat affermano: prosegue la ricerca della pace.

IL SERVIZIO

A PAGINA 3

L'INTERVISTA

Yehoshua: eppure l'unica strada è quella del dialogo

Un'occasione persa, forse irripetibile. Il rischio che al linguaggio della diplomazia si sostituisca quello delle armi. L'incognita del futuro. Lo scrittore israeliano Abraham Bet Yehoshua risponde alle domande tra incertezza e delusione. «Stavolta - dice - più che all'azione conviene prestare ascolto ai sentimenti. E allora parlerai di delusione, rabbia, pessimismo per ciò che poteva essere e non è stato. E su tutto c'è una grande tristezza perché è come se a prevalere siano stati i simboli mitizzati, i tabù impossibili da abbattere. Un processo di straordinaria importanza è stato interrotto nel bel mezzo. Davvero una scelta autolesionistica per tutti. A Camp David nessuno è uscito vincitore. Ma hanno perso tutti, perché ha perso la pace». Ma il pessimismo dello scrittore non si spinge fino a cancellare quanto di buono è stato fatto in questi anni.

DE GIOVANNANGELI

A PAGINA 3

Il Concorde era in avaria Riparato con pezzi di ricambio

IL CASO

Camion in fiamme nel traforo del Frejus: in coda con la paura del monte Bianco

PARIGI Subito prima del decollo da Parigi due tecnici dell'Air France avevano riparato in tutta fretta il Concorde della morte: non funzionava un pannello di frenata proprio nel motore anteriore di sinistra, quello andato a fuoco, con tragiche conseguenze. Questa potrebbe essere l'origine del «crash» che ha ucciso 113 persone, ma è ancora presto per conclusioni definitive. Una cosa però è certa: il motore «assassino» è senz'altro l'anteriore sinistro, il numero 2. La drammatica conferma viene dall'ultima, convulsa conversazione tra il Concorde e la torre di controllo del Charles de Gaulle, che cinquantacinque secondi dopo l'inizio del decollo aveva mandato un allarme al comandante dell'aereo: «C'è fuoco ad uno dei motori, fermatevi». Ma era già troppo tardi.

BERNABEI

A PAGINA 2

Eravamo interrotto per nove ore il traffico dopo l'incendio di un camion, la notte scorsa nel traforo del Frejus. Sedici mesi dopo il rogo del Monte Bianco, sono tornate fiamme e paura sotto una galleria autostradale e proprio in quel tunnel, il Frejus, che da quel giorno ha dovuto sopportare un aumento dell'80% nel transito dei mezzi pesanti, praticamente obbligati a passare da lì per raggiungere la Francia. Tutto si è risolto senza nessun ferito, ma nelle ore di chiusura si è formata una lunghissima coda di mezzi pesanti. Alle 3,47 della notte, su un camion che trasportava parti di televisori, si sono levate fiamme e fumo, che hanno oscurato per qualche secondo la telecamera n. 17 del circuito televisivo interno. E alla stazione di controllo, dove dieci monitor collegati alle 56 telecamere rivelano ogni attimo di vita sotto il tunnel, è scattato l'allarme.

ZEGARELLI

A PAGINA 7

Amato: non si spara sugli scafisti Ma all'Albania dice: approvate leggi più efficaci contro i banditi

CHE TEMPO FA

di MICHELE SERRA

Voglia e paura

È suggestivo il paragone tra Titanic e Concorde. Rimanda all'insidabile ottimismo dell'uomo fabbricatore, e all'ossidabile imperfezione di ciò che è fabbricato. Però è difficilissimo trovare la misura tra la voglia di fare e la paura di farlo: tanto è vero che un minuto prima ero atterrito dallo schianto, e magari indignato dagli azzardi della grandeur, e un minuto dopo, quando Air France ha detto che gli altri Concorde continueranno a volare, ero sollevato e fiducioso. Simile è il quadro psicologico (il mio, almeno) su biotecnologie e dintorni: temo la fregola disennata e soprattutto l'avidità dei progettisti, ma temo anche la plumbea mortificazione reazionaria che induce a preferire il già fatto, il già conosciuto, e condanna ogni azzardo dell'ingegno. Difficilissima, ripeto, è la misura. Per trovarla, bisognerebbe forse evitare di pensare che il Titanic sia inaffondabile. Ma anche evitare, quando per caso affondi, di battersi il petto come se un Dio invidioso ci avesse punito. La morte (e il difetto, e il limite) fanno parte della vita, e forse è il non ammetterlo più che ci confonde, e ci fa sbagliare i calcoli.

ROMA Il primo contrasto contro l'immigrazione clandestina deve avvenire nei luoghi di partenza. «L'Albania - ha detto il presidente del Consiglio Giuliano Amato - ha migliorato il sistema legislativo e ha previsto nuove misure anche se non il sequestro dei gommoni fermi. I provvedimenti sono ancora insufficienti. Mi aspetto che prima della mia visita, l'Albania approvi una legge migliorativa». Amato ha ribadito che, anche se è necessario «rafforzare la strategia» contro l'immigrazione clandestina, le misure prese negli ultimi anni hanno prodotto risultati. «C'è stata - ha detto - una diminuzione degli sbarchi, un calo dei natanti, è aumentato il numero dei clandestini rimandati in patria. Ma è una strategia da rafforzare, perché il fenomeno è virulento».

IL SERVIZIO

A PAGINA 7

L'ARTICOLO

L'IMPEGNO DELL'ITALIA

UMBERTO RANIERI

Lo speronamento di un gommone della nostra Guardia di Finanza ad opera di scafisti albanesi e la conseguente morte di due finanzieri riporta in primo piano la questione della lotta contro i flussi clandestini e lo stato della cooperazione tra Italia e Albania. A Pierferdinando Casini che si chiede se il presidente del Consiglio abbia deciso di alzare bandiera

SEGUE A PAGINA 7

Da Milano un'idea: abolire il traffico Lanciato referendum contro un mito divenuto un incubo

ORESTE PIVETTA

«Siamo sull'orlo di una tragedia ecologica», denuncia Franca Rame, mentre presenta all'ufficio elettorale del Comune di Milano la richiesta di referendum. Referendum antitraffico: ecco la tragedia ecologica, il traffico, il mito che è diventato un incubo, con i suoi morti, con le fatiche quotidiane, con lo spreco incalcolabile. Franca ci mette un po' d'enfasi calcando il palcoscenico di una conferenza stampa. Ma ha ragione: nel corso di una giornata, dall'alba al tramonto, quattro milioni di auto, poco meno, entrano in città e altrettanto, per fortuna, escono, un arduo compito che ha un senso ovviamente economico, produttivo, eccetera eccetera) e che diventa una necessità, ma che potrebbe ispirare una buona commedia dell'assurdo, tutti insieme pazientemente in code ri-

tuali e cadenzate agli svincoli delle tangenziali, lungo le stradone d'accesso, ai semafori delle circoscrizioni. Un popolo in attesa spreca così, per entrare e per uscire, il proprio tempo con quella spensieratezza che s'afferma dalla convinzione, ormai antica, che sull'asfalto bollente si realizzano sogni e valori della nostra modernità. Altre cifre danno il senso della tragedia: in un anno quarantaseimila incidenti stradali, quasi duecento morti, trentamila feriti, una bella guerra. E poi l'inquinamento, le famose polveri sottili che si installano nei bronchi, frutto della combustione dei nostri motori: i sostenitori del referendum mettono in conto anche i malati di cancro, i morti per tumore da sostanze inquinanti e l'aumento delle malattie respiratorie.

Se verranno raccolte le firme sufficienti (ventimila) oltre le cento già presentate (con quelle di Franca Rame e di Dario Fo), i milanesi tra un anno voteranno anche pro o contro il traffico. Pro o contro è un po' schematico. In realtà il referendum è propositivo, il primo che si potrebbe organizzare in una città italiana, e indica molti obiettivi, che si riassumono in due capitoli: potenziamento del trasporto pubblico e dei mezzi non inquinanti, dalle biciclette ai veicoli che usano carburanti e motori di minore impatto; diminuzione dell'ingresso e della circolazione in città, cancellando la realizzazione di nuovi assi stradali e svincoli, allargando i parcheggi in corrispondenza dei capolinea dei mezzi pubblici, limitando il traffico

SEGUE A PAGINA 7

