

La difesa del modello europeo, in Francia, Germania e Italia, si è affermata sul terreno della conservazione

Dopo Mitterand solo il New Labour ha provato una via nuova, ma con troppe poche critiche a questa globalizzazione

Segue dalla prima

È ancora: ridimensionamento delle politiche sociali, mercati finanziari che diventano i veri arbitri della distribuzione del reddito, orientamento ad una totale liberalizzazione dei movimenti di capitali di qualsiasi tipo. Bisogna riconoscere che questo tipo di sviluppo ha accelerato la rivoluzione tecnologica e la globalizzazione e ha consentito di coinvolgere in essa grandi aree dell'Asia e dell'America Latina, caratterizzate da elevati tassi di crescita economica, sino all'esplosione della crisi finanziaria ed economica del Sud est asiatico.

Ha prodotto tuttavia altre importanti conseguenze - aumento delle disuguaglianze e della concentrazione della ricchezza all'interno di tutti i paesi, crescente instabilità dei sistemi economici e quindi crescente insicurezza per i lavoratori, insostenibile impatto ambientale - che contrastano con aspirazioni storiche e più recenti della sinistra. Questo modello di sviluppo, insomma, è nato dal pensiero e dalle politiche della destra liberale e continua a portare un segno di destra.

La sinistra europea non è stata finora in grado di prospettare una strategia di sviluppo e di globalizzazione diversa da quella in atto. L'unico tentativo di andare contro corrente fu fatto dal primo governo Mitterand con un programma economico ingenuamente keynesiano, appesantito da un programma di nazionalizzazioni di stampo antico. Quel tentativo fu travolto subito dai mercati e, da allora, Mitterand si limitò ad evocare un modo più dolce, cioè più conservatore, di realizzare la ristrutturazione. Del resto, un'attitudine conservatrice hanno avuto i governi di centro-destra susseguiti negli ultimi venti anni in Francia, Italia e Germania, nessuno dei quali ha realizzato una sola delle riforme proposte dalle grandi Istituzioni internazionali ispiratrici del «Pensiero Unico». La difesa del modello europeo è avvenuta sul terreno della conservazione.

Perché un'Europa all'ombra della destra

SILVANO ANDRIANI

La vera grandezza di Mitterand sta nell'essere egli stato l'indiscutibile protagonista del rilancio del progetto europeo, anche per la consapevolezza acquisita dell'impossibilità di realizzare un progetto di sviluppo diverso da quello dominante in un solo paese. Colpisce il fatto che, negli anni Ottanta, Reagan e Thatcher imperanti,

la sinistra europea, all'opposizione quasi ovunque, fu in grado di elaborare un progetto per l'Europa condensato nel «libro bianco» di Delors, mentre negli anni Novanta, al governo quasi dappertutto, essa è apparsa anche intellettualmente subalterna al modello di sviluppo statunitense. L'unico tentativo di elaborare

una risposta complessiva è venuto dal New Labour, con la proposta di una «terza via». Essa, a mio avviso, presenta alcuni indubbi punti di forza, ma anche un limite profondo. Punto di forza è, ad esempio, l'affermazione di «un'etica della responsabilità», che comporta, se assunta, un mutamento sostanziale nell'approccio

alle politiche sociali rispetto a quello tradizionale orientato a garantire gli individui «dalla culla alla tomba». Punto di forza è anche la prospettiva di un'idea positiva del mercato. Da molti anni, certo, le socialdemocrazie hanno riconosciuto il ruolo del mercato, ma quasi come un male necessario.

Un approccio positivo al ruolo del mercato richiede tuttavia di rendere esplicita la differenza tra questa nuova visione del mercato e quella corrente nel pensiero neo-liberista. Il limite dell'approccio terzavista consiste, a mio avviso, nella mancanza di una valutazione critica del processo di globalizzazione in

atto e del modello economico sottostante. E nessuno sforzo per superare questo limite si intravede nel recente articolo di A. Giddens su La Repubblica, nel quale egli sostiene che le sconfitte della sinistra derivano dalla insufficiente capacità dei loro governi di adattare i rispettivi paesi al processo di modernizzazione. Nessun accento di critica alla forma concreta assunta da questo processo di modernizzazione e al tipo di sviluppo in atto. Oltretutto bisognerebbe considerare che proprio la Sinistra, in Italia, Francia e Germania ha avviato, in modo dolce, alcune di quelle «riforme» realizzate, con durezza, dalla Thatcher in Inghilterra. E che è difficile per governi di centro-sinistra portare avanti una modernizzazione che riduce le garanzie per i lavoratori, in un contesto nel quale aumentano le disuguaglianze, l'instabilità dei sistemi economici e l'insicurezza per i lavoratori. Questa mancanza di senso critico e di proposte alternative diventa più preoccupante ora che più evidenti appaiono le défaillances del modello economico dominante: difficoltà a far ripartire la crescita economica; crescente frequenza delle crisi finanziarie; crisi in settori che furono terreni privilegiati della deregolazione, energia e trasporto aereo negli Usa, trasporto ferroviario in Inghilterra; mancanza di trasparenza e dilaganti conflitti di interesse messi in luce dal caso Enron.

La perdita di consenso di questo tipo di sviluppo è segnalata dall'espandersi in tutti i continenti dei movimenti No-global, dall'avanzata della destra radicale in Europa, ma anche da recenti sondaggi Gallup che ci dicono che circa i due terzi degli statunitensi ritiene di non aver adeguatamente beneficiato della crescita della ricchezza e che il mondo degli affari ha accumulato eccessivo potere.

Il caso dell'Argentina ci sta mostrando quanto possa essere pericoloso, per la democrazia, una situazione nella quale, di fronte ai fallimenti del modello di sviluppo neoliberista, si prospetti una totale mancanza di alternative.

la foto del giorno



Polizia...a dorso di cammello in Egitto

L'acqua rapita e il Lunardi nel pozzo

VITTORIO EMILIANI

Segue dalla prima

Certo, vi sono alcune grandi opere indispensabili anche sul piano dei trasporti e delle infrastrutture e però poche e ben scelte, magari pure ferroviarie e non soltanto connesse all'Alta Velocità bensì all'efficienza dell'intero sistema su rotaia, drammaticamente debole al Sud, nelle Isole e pure al Centro. Non servono certo all'Italia le 760 opere individuate dal ministro Lunardi, per le quali le risorse pubbliche disponibili risultano irrisorie. Ma ecco spuntare la magica ricetta del coinvolgimento dei privati. Così, se per garantire l'ammmodernamento del trasporto su strada basta una attrezzata superstrada, essa si trasforma in autostrada con pedaggio al solo fine di attrarre capitali dai privati concessionari (ai quali si è steso il tappeto rosso).

I flussi di traffico attuali ci dicono, ad esempio, che lungo il litorale tirrenico da Cecina a Civitavecchia basta una moderna e sicura superstrada a quattro corsie senza più pericolosi accessi «a raso». Stesso discorso per la «nuova Romea» da Ravenna a Chioggia-Venezia. Ma, gli stessi amministratori delle due Regioni, la Toscana e l'Emilia-Romagna, fanno sapere che per un efficace «project financing» bisogna coinvolgere i privati e quindi passare dalla superstrada all'autostrada con pedaggio.

Per la Toscana in particolare, la Regione, per bocca del suo presidente Claudio Martini e dell'assessore alla partita Roberto Conti, si mantiene contraria al tracciato autostradale «interno» ritenen-

do che intacchi irrimediabilmente un paesaggio e un ambiente tanto straordinari quanto delicati e «difficili». Mentre lascia intendere che sul tracciato «costiero», dove corre attualmente l'Aurelia per intendersi, può venire incontro ai vecchi desideri di collegio dell'attuale ministro dell'Ambiente Matteoli, nativo di Cecina. Discorso grave e inaccettabile. Dati alla mano infatti, tanto la variante interna della Maremma, da Cecina a Civitavecchia, quanto la variante costiera attraversano (rispettivamente al 100 per cento e al 97,7 per cento) territori agricoli e a bosco. Anzi, rispetto alle aree di interesse naturale, il tracciato a costa presenta un «consumo» nettamente maggiore attraversandone 16,6 Km lineari contro 4,3. Stesso discorso, ovviamente, per l'intorno dell'infrastruttura autostradale. Quella costiera infatti prevede che, accanto alla grande arteria a pedaggio con caselli, vi sia una nuova Aurelia, complanare, gra-

tuita. Sul tracciato dell'attuale pedemontana? Fra la collina di Tarquinia, di Vulci, di Capalbio o di Ansedonia (tutte aree archeologiche di grande importanza) e il mare verrebbero a stendersi due ampi nastri di asfalto e cemento con viadotti, bretelle, sottopassi e sovrappassi, ecc. a poche centinaia di metri in linea d'aria l'uno dall'altro. Uno scarico orrendo che creerebbe il solito superinquinato «corridoio» di Tir, auto-cisterne, autotreni, notte e giorno. Anche sulla Maremma, laziale e toscana, verrebbe calato una sorta di modello-Ladispoli, con effetti devastanti sul turismo qualificato che sta affermandosi, su di un'agricoltura ormai specializzata trainata da vini e olii doc e da altri prodotti tipici di trasformazione.

Chi conosce bene quella splendida zona e la sua gente laboriosa, la quale in cinquant'anni, dopo secoli di malaria e di miseria, di «Maremma cane», ha cambiato la faccia di un'area fortemente de-

presso, sa che il solo progetto di ammodernamento stradale «compatibile» coi valori ambientali, paesistici, naturalistici, agro-industriali e turistici di gran pregio è quello elaborato dall'Anas, sul quale si era raggiunta una intesa positiva Stato-Regione nel dicembre 2000. Un progetto molto accurato, dettagliato, attento anche alle oasi naturali, di costo limitato, quindi immediatamente cantierabile e che porrebbe tutta l'Aurelia in sicurezza, con quattro corsie di marcia, senza più accessi a «raso». Perché la Regione Toscana lo ha abbandonato? Forse perché ritiene che il tracciato autostradale costiero abbia un impatto meno distruttivo di quello interno al quale si oppone? Se questo è il motivo

di fondo, dati, cifre e cartine sono lì a demolirlo. Entrambi sono rovinosi. Di recente il ministro Matteoli che agli occhi degli ambientalisti figura il «meno peggio» rispetto al devastatore Lunardi e al silenziosissimo Urbani (nulla da dire neanche stavolta?) ha affermato che all'autostrada in Maremma si oppongono, più o meno, soltanto un po' di vip con ville nella zona. Modestissimo, populistico argomento. In realtà anche molti amministratori e produttori locali, oltre a tutte le associazioni che difendono il Bel Paese (Italia Nostra, WWF, Comitato per la Bellezza, Legambiente, ecc.) credono che gli irriproducibili beni dell'archeologia, dell'ambiente, del paesaggio storico siano decisivi anche per i valori economici, qui solidi, del turismo culturale e naturalistico, di un'agro-industria e di un artigianato di qualità, di residenze qualificate in Maremma come sul delta del Po.

Il progresso in Olanda nella lettura del Tg1

Tommaso Milani

Cari amici de "L'Unità", durante l'edizione dei Tg1 di giovedì 16 maggio l'invitato commentava le elezioni politiche olandesi descrivendo i passati governi conservatori come «gli unici a portare progresso», mentre con il governo Kok «erano arrivati i conti in rosso». Questo non è forse un modo scorretto di informare il cittadino? Perché non proporre i dati di crescita economica, i progressi sociali, le conquiste civili durante gli otto anni di guida socialdemocratica? O forse, dati alla mano, le superficiali e fuorvianti tesi degli inviati speciali perderebbero di efficacia?

La tangentopoli di Busto Arsizio

Franco Giannantoni, Varese

Caro Direttore e caro Condirettore, mi sarei aspettato che oggi il vostro bel giornale che leggo sempre con grande attenzione, avesse ospitato, se non un ampio servizio, almeno la notizia che a dieci anni esatti dal

primo arresto, il Tribunale penale di Varese aveva condannato a pesanti pene per corruzione e concussione sindaci Dc e Psi di Varese e Busto, segretari politici Dc, Psi e purtroppo anche dell'allora Pci-Pds, presidenti di consorzi, assessori provinciali e comunali, imprenditori, nel più grande processo dal punto di vista di presenza istituzionale di Tangentopoli mai celebrato in Italia. Una sentenza attesa al termine di un'inchiesta condotta dal pm Agostino Abate, quello a cui Umberto Bossi, ricordate? Invece, neppure una riga.

L'anonimo di Vespa

Piorgiorgio Cargasacchi

Chiedo se inventarsi palesemente una notizia - questo è una lettera anonima che, in quanto "anonima", potrebbe essere stata scritta dallo stesso Vespa - e costruirci sopra una trasmissionista sia deontologicamente corretto. Mi riferisco alle regole della professione di giornalista, non all'etica personale che mi pare ormai per più di uno non essere più una preoccupazione. Sarebbe come se un medico s'inventasse col paziente la malattia, per poterla poi curare. L'Ordine dei giornalisti ha niente da dire? Va tutto bene? E' questa l'attendibilità delle fonti che d'ora in avanti possiamo attenderci? Se così è, se l'Ordine non ha niente da dire, chi li compra più i giornali!

l'Unità

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Marialina Marcucci

PRESIDENTE

Alessandro Dalai

AMMINISTRATORE DELEGATO

Francesco D'Ettore

CONSIGLIERE

Giancarlo Giglio

CONSIGLIERE

Giuseppe Mazzini

CONSIGLIERE

"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A."

SEDE LEGALE:

Foro Bonaparte, 69 - 20100 Milano



Certificato n. 3498 del 10/12/1997

Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - l'Ulivo. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Direzione, Redazione:

00187 Roma, Via dei Due Macelli 23/13

tel. 06 696461, fax 06 69646217/9

20126 Milano, via Antonio da Recanate, 2

tel. 02 8969811, fax 02 89698140

40133 Bologna, via del Giglio 5

tel. 051 315911, fax 051 3140039

Stampa:

Sabo s.r.l. Via Carducci 26 - Milano

Fac-simile:

Sies S.p.a. Via Santi 87, - Paderno Dugnano (Mi)

Serom S.p.a. Via del Fosso di Santa Maura - Torre Spaccata (Roma)

Distribuzione:

A&G Marco Spa Via Forzezza, 27 - 20126 Milano

Per la pubblicità su l'Unità

Publikompass S.p.A.

Via Carducci, 29 - 20123 MILANO

Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490

02 24424533 02 24424550

La tiratura de l'Unità del 16 maggio è stata di 131.767 copie