

Caro Cancrini,
viviamo tempi in cui è sempre più difficile vivere nelle città «oppresse» dallo smog e dal traffico caotico causato dalla motorizzazione privata. I cittadini, i pedoni, i bambini e i disabili sono le vittime predestinate di una cultura «consumistica» che invade tutto, a partire dai marciapiedi delle città. Tutte le città grandi e piccole del nostro Paese sono in «non sicurezza ambientale». In particolare, in molte città italiane, si riscontra un tasso di incidenzialità tra i più alti d'Europa: su 100 incidenti stradali, ben 75 si verificano in aree urbane. Ne deriva che sulle strade, le vie e le piazze delle città si conta oltre il 41% di tutte le vittime ed il 70% di tutti i feriti. Inoltre il fenomeno della pirateria si diffonde a macchia d'olio.

L'incidentalità stradale esercita un impatto devastante sulla salute della società italiana. Tanta aria viene rubata dal traffico ed avanzano inquinamento e smog. Gravi sono le responsabilità delle Istituzioni o i danni provocati dall'anidride solforosa, dall'ossido di carbonio, dagli ossidi di azoto, dal benzene, dagli idrocarburi polaciclici aromatici, dalle polveri, dall'ozono e dai radicali perossal-chilici prodotti dal traffico veicolare formano delle miscele tossiche che aggrediscono le vie aeree, diffondendosi nel muco, nel liquido alveolare, e, da qui, nel sangue e nei tessuti, con tutte le conseguenze prevedibili. Si tratta di passare dalla città ostile a quella umana. Ecco allora che ai «divieti negati» bisogna optare per i «diritti garantiti», salvaguardando la civiltà delle persone umane, per salvare le città, i monumenti e l'am-biente.

Chiedere chiarezza di comportamento a tutti ed alle Istituzioni con atti concreti è il minimo che si possa fare.

Sergio Tremul, presidente Coped-CamminaTrieste

diritti negati

Viviamo in Europa, in uno dei Paesi più ricchi del mondo. Ci vergogniamo a volte del livello dei nostri consumi, dello spreco che ne facciamo ogni giorno. E il nostro mondo, la società in cui viviamo, è percorso tuttavia dalla sofferenza silenziosa dei vinti, da storie di emarginazione e violenza che non fanno notizia, che vengono date per scontate da chi

non ha il tempo per fermarsi a guardarle. Vorremmo dare spazio, in questa pagina, alla voce di chi rimane fuori dalla grande corsa che ci coinvolge tutti, parlando dei diritti negati a chi non è abbastanza forte per difenderli. Ragionando sul modo in cui, entrando in risonanza con le ingiustizie che segnano la vita del pianeta all'inizio del terzo millennio, siano

proprio le storie di chi non vede rispettati i propri diritti a far partire il bisogno di una politica intesa come ricerca appassionata e paziente di un mondo migliore di quello che abbiamo costruito finora. potete scrivere all'indirizzo e-mail csfr@pronet.it o a l'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma, Rubrica Diritti negati, a cui risponde Luigi Cancrini.

Morire di traffico follie del nostro tempo

LUIGI CANCRINI

Una delle sortite più interessanti dei pazienti rinchiusi nell'Ospedale Psichiatrico di Gorizia avvenne ai lati di una strada di grande traffico che passava accanto alle mura dell'ospedale. «Chi sono i matti? - chiedevano i pazienti di Franco Basaglia - «noi o voi?». esponendo cartelli, appunto, su cui venivano riportati i dati di allora sulle morti da traffico. Allora come oggi e, forse, meno di oggi, di traffico si moriva, infatti, in modo incredibilmente facile. Incredibilmente e stupidamente facile. Segnalando quella che è una contraddizione fra le più profonde della società in cui viviamo. Una contraddizione che la attraversa tutta, senza distinzione di livelli socio-economici o di posizioni politica.

Vorrei scegliere, per parlarne, uno dei simboli più popolari del nostro tempo, quello legato al mito della Ferrari. Un mito capace di suscitare entusiasmi fra giovani e anziani, adolescenti e uomini o donne più o meno maturi, gente di destra e gente di sinistra. Tutti incollati alla tv o avvolti nelle bandiere rosse di Maranello per tifare Schumi o Barrichello, per esaltare Todt, i tecnici e la genialità degli italiani (o degli emiliani o dei modenesi) che esportano auto leggendarie in tutto il mondo. All'interno di un «come se» che, guardato con un po' di attenzione, apre interrogativi non da poco sul senso del gioco in cui tutti siamo coinvolti.

Si riflette, per rendersene conto, sulla polemica che ha attraversato, negli ultimi anni il mondo

della Formula 1 (un nome che è tutto un programma) sul tema del fumo e della propaganda al fumo. Impedire la sponsorizzazione delle auto e delle corse alle multinazionali del tabacco è stato probabilmente giusto. Se la velocità produce più morti del fumo, tuttavia, e se l'inquinamento da auto fa danni comunque paragonabili a quelli del fumo, qual è il senso complessivo dell'operazione? Aver voglia di correre e di fare sorpassi pericolosi è quasi inevitabile dopo aver assistito a una corsa di auto. L'illusione di poter comunque dominare la potenza del mezzo è naturalmente contagiosa per chi si entusiasma guardando. Il collegamento che sorge spontaneo fra il bisogno (il sogno) di essere felici e la possibilità (capacità) di correre su una grande automobile rossa (o sulla piccola automobile che è a disposizione di chi non se la può permettere) ha sicuramente la sua importanza nel determinarsi di tanti (troppi) incidenti. In auto, in moto e in motorino. Montando mezzi, cioè, che sembrano aver perso (che perdono ogni giorno di più) la loro funzione di strumenti destinati a un fine (il trasporto e/o gli spostamenti) trasformandosi in oggetti pregiati, in status symbols degli uomini, e sempre più, delle donne (e gemelle proposte dalla pubblicità di una nuova macchina, la manager che sente rombare il motore dell'auto accelerata dall'altra, la top qualche cosa che la guida) o, in modo forse ancora più appropriato, in fetici. Di cui si garantisce, accattivando i compratori, la

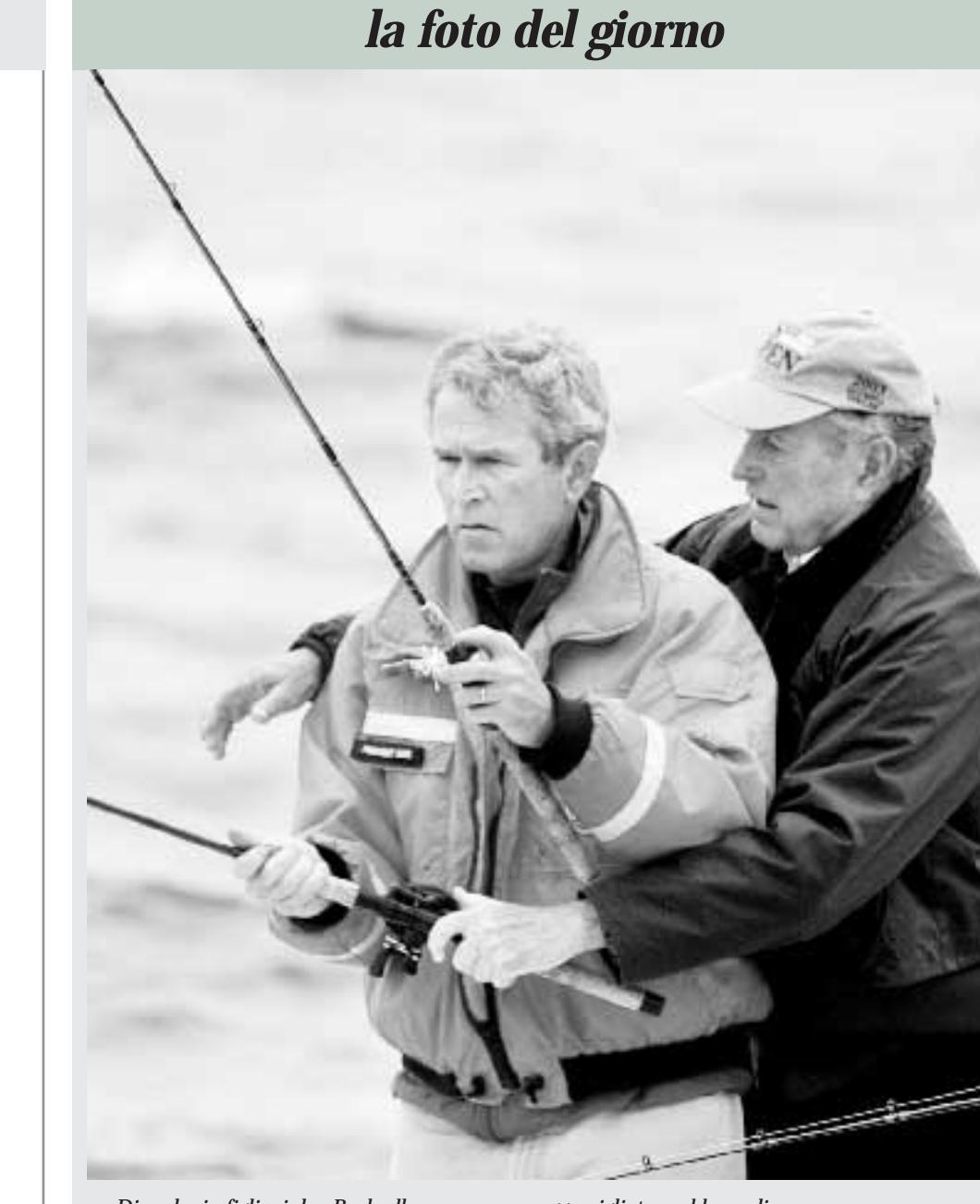
automobile rossa (o sulla piccola automobile che è a disposizione di chi non se la può permettere) ha sicuramente la sua importanza nel determinarsi di tanti (troppi) incidenti. In auto, in moto e in motorino. Montando mezzi, cioè, che sembrano aver perso (che perdono ogni giorno di più) la loro funzione di strumenti destinati a un fine (il trasporto e/o gli spostamenti) trasformandosi in oggetti pregiati, in status symbols degli uomini, e sempre più, delle donne (e gemelle proposte dalla pubblicità di una nuova macchina, la manager che sente rombare il motore dell'auto accelerata dall'altra, la top qualche cosa che la guida) o, in modo forse ancora più appropriato, in fetici. Di cui si garantisce, accattivando i compratori, la

Atipiciachi di Bruno Ugolini

CHI SOSTITUIRÀ I Co.co.co?

Co.co.co sarà un vero addio? Il governo di centrodestra è diventato davvero, come hanno scritto molti giornali sotto l'onda di un'impetuosa campagna di stampa, un paladino delle sorti degli «atipici» e vuole porre fine alle loro precarie condizioni? C'è da segnalare il fatto che la famosa riforma del mercato del lavoro sta suscitando riflessioni critiche non solo da parte dell'opposizione politica, ma anche da parte di studiosi di varia origine. Leggiamo, ad esempio, uno scritto di Franco Morganti, docente e imprenditore, «liberal». Spiega, ironicamente, nelle sue conclusioni, che i Co.co.co. stroncati dalla riforma Maroni e trasformati in «lavori a progetto» forse si chiameranno «Co.la.pro». Aggiunge: «Il progetto è determinato dal datore di lavoro, ma è gestito autonomamente dal collaboratore. Sono escluse le professioni intellettuali, dove lavoravano gran parte dei Co.co.co. Ma gli italiani hanno fantasia: immagino che partiranno un numero straordinario di progetti, che diventeranno il pretesto dei nuovi lavori: progetto di pulitura dei bagni, progetto di equilibratura delle gomme, progetto di fascicolazione di

tesi di laurea, ma anche progetti di ricerca materiale (non intellettuale) del mercato». Altre osservazioni sono apparse sul sito <http://www.lavoce.info>. Qui Riccardo Del Punta calcola che dei due milioni e mezzo di Co.co.co. attuali, potrebbero salvercene, perché riconducibili ad un progetto, non più di un quinto, tutti d'alta qualifica (amministratori di società, temporary managers, etc.). I restanti due milioni si ritrovrebbero attratti nell'alveo del diritto del lavoro subordinato.... È vero, spiega lo studioso, che il decreto darà agli attuali Co.co.co. un anno per adeguarsi al nuovo regime, «ma è prevedibile che in questo arco di tempo molti contratti verranno cessati e non più rinnovati, oppure comincerà un lavoro indefeso d'avvocati e consulenti per elaborare progetti più o meno posticci, con la facile conseguenza di un incremento del contenzioso». Esistono, del resto, già ora, alternative ai Co.co.co. Lo spiega, sullo stesso sito, Pietro Garibaldo. Il nostro paese registra 38 figure contrattuali calcolate dall'Istat. Con i decreti della riforma Maroni avremo una nuova informata. Come reagirà il mercato?



Di padre in figlio: i due Bush alle prese con un agguerrito problema di pesca

Soluzioni

Pausa di riflessione



Le coppie nei fumetti: Topolino-Minnie; Andy Capp-Flo; Arcibaldo-Petronilla; Braccio di Ferro-Olivia; Diabolik-Eva Kant; Orazio-Clarella; Arturo-Zoe; Clark Kent-Lois Lane; Fred-Wilma; Pedrito el Drito-Paquita.

Indovinelli: il dentista; il matrimonio; il paracadute.

Uno, due o tre? La risposta esatta è la n. 3.

I Unità

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Marialina Marcucci

PRESIDENTE

Giorgio Poidomani

AMMINISTRATORE DELEGATO

Francesco D'Ettore

CONSIGLIERE

Giancarlo Giglio

CONSIGLIERE

Giuseppe Mazzini

CONSIGLIERE

DIRETTORE RESPONSABILE

Furio Colombo

CONDIRETTORE

Antonio Padellaro

VICE DIRETTORI

Pietro Spataro

Rinaldo Gianola

(Milano)

Luca Landò

(on line)

REDATTORI CAPO

Paolo Branca

(centrale)

Nuccio Ciccone

Ronaldo Pergolini

ART DIRECTOR

Fabio Ferrari

PROGETTO GRAFICO **Mara Scanavino**

“NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A.”

SEDE LEGALE:

Via San Marino, 12 - 00198 Roma

Certificato n. 4663

del 26/11/2002

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

■ 20124 Milano, via Antonio da Recanate, 2

tel. 02 8969811, fax 02 89698140

■ 40133 Bologna, via del Giglio 5

tel. 051 315911, fax 051 3140039

■ 50136 Firenze, via Mannelli 103

tel. 055 200451, fax 055 2466499

Stampa:

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

Fac-simile:

Sies S.p.A., Via Santi 87 - Paderno Dugnano (MI)

SeBe Via Carlo Pesenti 130 - Roma

Ed. Telestampa Sud Srl, Località S. Stefano, 82038 Vitulano (BN)

Unione Sarda S.p.A., Viale Elmas, 112 - 09100 Cagliari

STS S.p.A., Strada 58, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano d'Aci (CT)

Distribuzione:

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

Per la pubblicità su l'Unità

Publikompas S.p.A.

Via Carducci, 29 - 20123 MILANO

Tel. 02 24424443 Fax 02 24424490

02 24424533 02 24424550

La tiratura de l'Unità del 15 giugno è stata di 158.564 copie