

Segue dalla prima

Favorevole, Oliviero Diliberto, segretario dei Comunisti italiani chiede: «subito una manifestazione unitaria di tutte le opposizioni perché la situazione è eccezionalmente grave». «Eccoci», ha scritto Antonio Di Pietro, presidente dell'Italia dei Valori, «lo riteniamo un nostro dovere civico». «La proposta di l'Unità per una manifestazione di massa contro il governo ci convince in pieno», approva il leader di Rifondazione Comunista, Fausto Bertinotti. Segue il lungo elenco delle associazioni e dei movimenti che hanno fatto pervenire il loro sostegno. A cominciare da Paolo Beni, presidente dell'Arci, pronto a mobilitare i milioni di associati «per salvare la democrazia in Italia». E poi, Marina Astrologo, Silvia Bonucci, Edoardo Ferrario a nome dei Girotondi per la Democrazia. Giuliana Quattromini per i Girotondi di Napoli. Il Cantiere di Occhetto, Chiesa, Faloni, Velti, Novelli, Sylos Labini. La Rete dei Cittadini per l'Ulivo. Articolo 21. La Casa delle Culture di Roma. La Fondazione Caponnetto. Sandra Bonasanti e gli amici di Libertà e Giustizia. Chiarante, Di Siena e Tortorella per l'associazione Rinascimento della sinistra. Luciano Canfora e Nerio Nesi per l'associazione Socrate. I Comitati Dossetti. L'Associazione dei giuristi democratici Giorgio Ambrosoli. Le coordinatrici del gruppo Controparola. Decine di sezioni della Quercia, e Massimo Pompili, segretario della Federazione romana dei Ds che «offriranno tutta la loro struttura organizzativa, il loro impegno e la disponibilità per la massima diffusione e, quindi, per una mobilitazione di massa che garantisca il successo pieno della manifestazione». La Cgil del Veneto. Paolo Flores d'Arcais, Daria Colombo, Roberto Vecchioni e centinaia di altre adesioni di gruppo e individuali impossibili da citare tutte. Uomini e donne che attendono un segnale. Energie, ideali, passioni che, in qualche modo, sono già in cammino verso piazza San Giovanni, luogo simbolico e reale della società civile, dove sono convinti di trovare il loro palco, i loro leader, il loro premier. Aspetta-

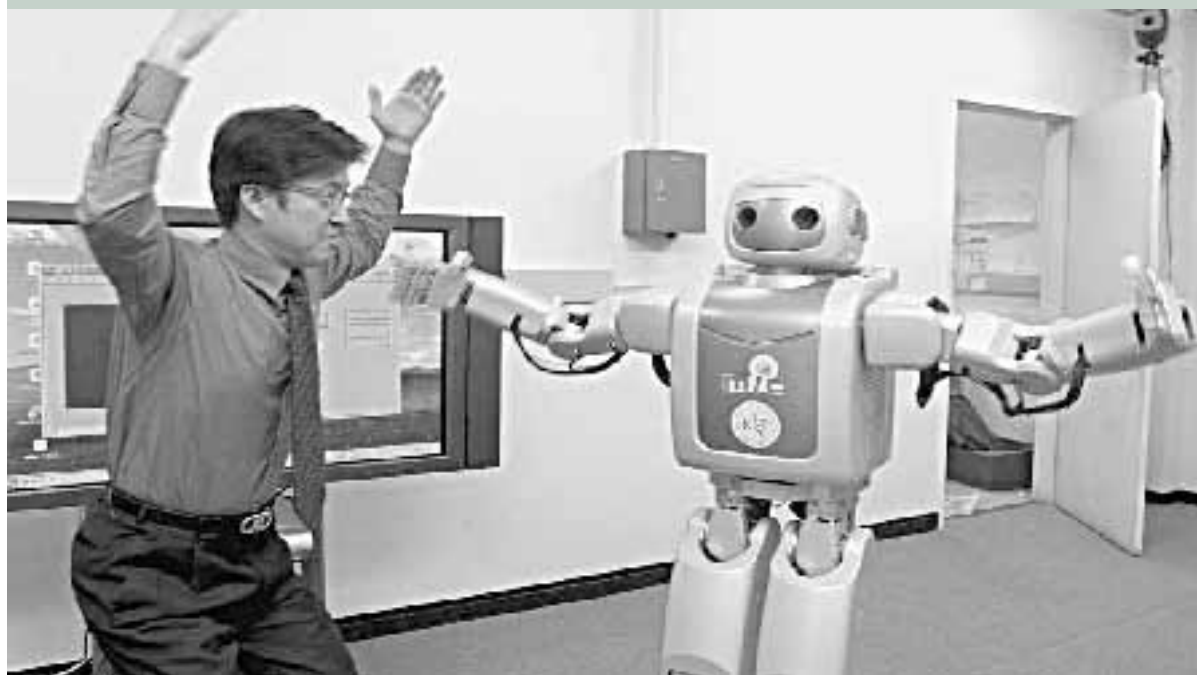
Rimettiamo in campo quella immensa forza tranquilla per i diritti la libertà e la giustizia

Il richiamo al Professore e all'unità del centrosinistra rappresenta un punto di riferimento sicuro

Prodi e Piazza San Giovanni

ANTONIO PADELLARO

la foto del giorno



Il robot umanoide NBH-1 dialoga con il Dr. Yoo Bum-jae, capo della squadra scientifica sudcoreana dell'Istituto di Scienza e Tecnologia di Seul. NBH-1 può parlare con gli umani e camminare alla velocità di circa un chilometro l'ora

Fari puntati sulla par condicio targata Berlusconi

GIAN GIACOMO MIGONE

Di tutti gli obiettivi proclamati da Berlusconi per questo scorcio di legislatura il più pregno di pericoli per la democrazia in Italia mi sembra quello di sopprimere la par condicio. Quella legge non serve solo e tanto a garantire pari condizioni tra le forze politiche nei dibattiti elettorali alla televisione quanto a porre un argine alla trasformazione della politica in un prodotto che si vende «con la pubblicità come la Coca Cola» (Paolo Prodi, l'Unità, 6 gennaio). Infatti, la proibizione di ricorrere agli spot visivi a pagamento nel corso dei 60 giorni precedenti la scadenza elettorale limita i costi della politica che altrimenti sarebbe drammaticamente condizionata dalla parte in grado di spendere le quantità più ingenti di denaro. Non è difficile

capire come quello che costituisce uno degli aspetti involutivi più inquietanti della democrazia statunitense sarebbe ulteriormente aggravato in un Paese, l'Italia, in cui gli acquisti di spazi televisivi da parte del presidente del Consiglio si risolvono in una partita di giro. A questo proposito può risultare illuminante un mio ricordo personale. Nei giorni in cui era in discussione al Senato la legge sulla par condicio visitava Roma una delegazione parlamentare americana. Nel corso di un pranzo offerto dall'ambasciatore degli Stati Uniti, su sua richiesta illustrai alla senatrice Boxer, democratica della California, il contenuto e l'iter assai contrastato di quella legge. Ricordo quasi alla lettera la reazione della collega: se volete salvaguardare la democrazia nel vostro Paese, tenete duro! La

Boxer raccontò come, per garantire la sua semplice rielezione al Senato in rappresentanza di uno Stato dalle dimensioni della California, fosse costretta a raccogliere ogni giorno di media 52mila dollari, in gran parte a causa dei costi proibitivi degli spot elettorali a pagamento (naturalmente, aggiunse, una campagna elettorale presidenziale, primarie comprese, ha costi incomparabilmente superiori). Spontaneamente le chiesi come potesse evitare di diventare un semplice strumento dei suoi finanziatori. Rispose che, per evitarlo, doveva avere cura di bilanciare i contributi che riceveva o di privilegiare quelli provenienti da interessi compatibili con le sue posizioni politiche. Tuttavia, concludeva la Boxer, il problema più gra-

ve era costituito dal trovarsi costretta a evitare la parte più cospicua del suo tempo al fund raising, alla raccolta di fondi. Non è difficile dedurre da questa semplice testimonianza come l'incremento geometrico dei costi determinati dall'acquisto di spazi televisivi causi una vera e propria trasformazione strutturale della politica. Il bisogno di denaro per finanziarla espone partiti, correnti e singoli protagonisti alle tentazioni se non alla necessità di forme di corruzione diretta (le cosiddette tangenti) e, soprattutto, indiretta: cioè quella di favorire gli interessi dei propri finanziatori nell'esercizio di poteri pubblici. E poi del tutto ovvio che un incremento di questi costi e di quei bisogni rafforzano le forze politiche strut-

turalmente più vicine a interessi economici forti. Sono i costi televisivi a cambiare totalmente le regole e la natura stessa del gioco. Ad esempio, durante la prima Repubblica liberali e repubblicani, sicuramente vicini a poteri finanziari forti, non avrebbero saputo come spendere efficacemente altro denaro perché mancava la televisione a pagamento. Oggi, se non ci fosse il calmierone della legge che Berlusconi vuole sopprimere, Forza Italia potrebbe travolgere i propri avversari e dominare i suoi alleati con una pioggia di spot televisivi che, suprema ironia, servirebbero ad arricchire ulteriormente il suo padrone. Che fare? È forte il pericolo di una rassegnazione dettata dai colpi di maggioranza con cui il centrodestra ha finora trasformato in legge interessi di parte addi-

tritura personali senza una risposta parlamentare efficace dell'opposizione. Il silenzio con cui il centrosinistra ha accolto le pur esplicite dichiarazioni di intenti del presidente del Consiglio non è di buon auspicio. Innanzitutto occorre una piena consapevolezza da parte dell'opposizione dell'entità della posta in gioco che travalica l'esito delle prossime elezioni, per incidere sulla natura stessa dell'ordinamento democratico con evidenti riflessi costituzionali. Ne dovrebbe risultare un'adeguata informazione e conseguente mobilitazione dell'opinione pubblica. Infine, forse soprattutto, occorre investire le competenze dell'Unione Europea che si è impegnata, con la dichiarazione di Copenhagen a far rispettare dai propri membri le condizioni democratiche che vengono imposte ai nuovi membri.

Trasporti, un'Italia a scartamento ridotto

VITTORIO EMILIANI

Segue dalla prima

Ma intanto, su di una ferrovia importante come la Bologna-Verona, alle porte del più importante nodo ferroviario del Paese, un treno interregionale può andare a schiantarsi, nel 2005, contro un treno merci e trasformarsi in un convoglio di morti e feriti. Perché la linea è ancora a binario unico. Perché, il sistema di sicurezza è carente, funziona male, insomma non è affidabile. Nell'ultimo anno, sulla intera rete italiana, i sindacati e i comitati di utenti hanno denunciato una quarantina di incidenti. Gli investimenti in sicurezza non paiono adeguati. Il personale Fs per Km di linea è oggi inferiore ai livelli della Germania e della Francia. Si è passati da un numero troppo alto di dipendenti ad un numero ridotto. Le Ferrovie dello Stato oppongono che il nostro carico di passeggeri e di merci è decisamente inferiore a quello francese o tedesco. Certo, perché il grado di efficienza e i servizi offerti dalle nostre ferrovie sono decisamente più bassi di quelli di Paesi vicini. I quali possono quotare tariffe sensibilmente più elevate per servizi però decisamente migliori e quindi più apprezzati. Del resto, il nostro è stato per decenni un Paese Fiat-dipendente: nessun altro Stato dell'Ue può vantare oggi la nostra densità di auto per abitanti, siamo davanti a tutti, in maniera netta, inequivocabile (a Roma e nelle grandi aree metropolitane c'è ormai 1 auto ogni 1,5 abitanti, una follia). Nessun altro Stato dell'Ue si affida in maniera così massiccia al trasporto di merci su strada. Per cui questo governo, con un'ottica tanto trionfalistica quanto arretrata, si è buttato a programmare un'autentica colata di asfalto e cemento per ogni dove inseguendo con nuove autostrade, trafori, complanari, bretelle, pedemontane un traffico di autovetture e di autocarri pesanti che va invece mandato sempre più su rotaia. Cioè su treni locali, metropolitani, regionali, interregionali, su treni-merci o treni-container completi. Il nostro traffico ferroviario di viaggiatori registra un certo aumento nell'ultimo decennio, ma soltanto sulle percorrenze regionali, mentre il traffico-merci - nonostante l'affermarsi del container - ristagna e talora cala. Comunque non decolla, non sgrava la strada. Per non parlare del traffico marittimo di cabotaggio che soltanto ora, dopo anni di pressioni, si comincia ad incentivare prevedendo agevolazioni per chi manda i Tir sui traghetti anziché su strada o autostrada. Quando, anni fa, si propose l'Alta Velocità, fu subito polemica fra quanti puntavano su poche linee ultraveloci e ad elevata tecnologia e quanti insistevano invece sulla necessità di elevare efficienza e velocità dell'intero sistema ferroviario. È passata la prima opzione per cui per chissà quanti decenni ancora avremo, a fronte di due o tre direttrici di livello europeo (Milano-Napoli, Torino-Venezia, e poco più), una massa di linee

arretrate, lente, poco sicure e quindi poco frequentate. Le stesse che su percorsi fondamentali come la linea tirrenica Roma-Genova offrono soltanto due Eurostar al giorno con 5-6 ore di viaggio per circa 500 Km. O che su di una trasversale come la Roma-Pescara - tutta a binario unico - impongono un supplizio dalle 3 ore e mezza alle 4 ore e mezza per appena 200 Km. C'è un caso di scuola: quando nei primi anni 60 venne creata a Taranto la più moderna acciaieria d'Europa, essa non aveva davanti a sé un porto vero e alle spalle disponeva di una ferrovia per Bari e quindi il Nord a binario unico e non elettrificata. Raddoppio ed elettrificazione sono da poco terminati, un quarantennio dopo, con l'acciaieria ormai nettamente ridimensionata. Da Taranto a Bari i viaggiatori impiegano tuttora un'ora e mezza e anche più per una novantina di Km. Disarmante. La ferrovia che passa da Crevalcore, alle porte di Bologna, è a binario unico. Ma in Italia lo sono ancora ben 9.720 Km, cioè quasi il 61 per cento dell'intera rete. La quale presenta tuttora un terzo di linee non elettrificate. Binario unico e trazione diesel caratterizzano le aree più povere. Quelle da sviluppare.

In Italia siamo come schiavi, anche psicologicamente, dell'auto, mentre il sistema produttivo si diffonde con tante fabbriche e fabbrichette (Fabbricopoli) sganciate da qualsiasi pianificazione territoriale e quindi anche trasportistica. Per cui abbiamo un fiume di auto nelle città e una mare di camion, cisterne, articolati, Tir sulle strade locali e provinciali, sulle tangenziali, sulle complanari. Arterie che non bastano mai. Un mare di trasporti pesanti che fatica ad arrivare agli interporti e agli stessi porti. Non a caso il rapporto tonnellate/Km delle ferrovie italiane risulta meno della metà di quello francese e meno di un terzo di quello tedesco. Siamo poco più su della Gran Bretagna il cui sistema ferroviario, dopo la privatizzazione, è sotto accusa, essendo diventato scadente e pericoloso. Liberalizzare il trasporto ferroviario va bene, ma la concorrenza per ora non c'è quasi, i treni-pendolari risultano in cronico ritardo, il sistema è vecchio, in tutti i sensi. Paghiamo un ritardo culturale di decenni che ha impoverito la rotaia quando i Paesi più avanzati investivano su di essa. Paghiamo con disagi sociali gravi. Con diseconomie e sovraccosti. Purtroppo con incidenti, morti e feriti. Fino a Bologna di Crevalcore.

la lettera

Le pesanti ombre antidemocratiche messe in luce dal caso del treppiede

Caro direttore,

come amico allievo di Mario Luzi ed oggi come solitario partigiano di coscienza civile nel lavoro storiografico, Le invio la seguente lettera-appello, sperando che ne sia data divulgazione e che molti lavoratori-intellettuali (nel senso gramsciano) la condividano e possano aggiungere la loro firma alla mia.

La volgare e forsennata campagna promossa contro il senatore a vita Mario Luzi, e contro gli atti compiuti dalla Magistratura in corretta applicazione delle leggi in merito al caso (scomunque senz'altro deprecabile) che ha avuto per protagonista il giovane Roberto Dal Bosco, svela ancor più gli eccezionali pericoli che la cultura e le istituzioni democratiche del Paese si trovano oggi ad affrontare in una situazione nella quale i liberi processi di formazione delle idee e della vita politica del Paese sono sovrastati e minacciati da un imponente monopolio mediatico. Una destra sostanzialmente antinazionale oltre che ancora largamente immatura per la cultura della democrazia, una destra che accoglie e premia le pressioni disgregative messe in moto dalla Lega Nord contro l'assetto unitario del Paese nato dal Risorgimento, che è dedita a sconvolgere l'ordine costituzionale e lo Stato di diritto mirando ad imporre alla Magistratura l'ubbidienza al potere politico, e che ha sottomosso la stessa produzione legislativa agli interessi personali dei notabili del palazzo, va evidenziando orientamenti eversivi sempre più evidenti, in spregio della Costituzione e dei suoi valori costitutivi fondati sull'antifascismo. In tale quadro assai inquietante certamente si inserisce, al seguito di stupefacenti dichiarazioni di alcuni ministri della Repubblica che adombrano severi e ingenerosi giudizi di biasimo sull'operato del Quirinale, la ventilata proposta di una legge che punisca con gli stessi criteri finora vigenti per il Capo dello Stato gli "attentati" al presidente del Consiglio, una proposta che richiama infausti precedenti della storia italiana risalenti alla fase di impianto del regime mussoliniano.

Con la consapevolezza dei doveri di cittadinanza indivisibili dall'alta funzione civile del loro ufficio, gli uomini e le donne di lettere e di pensiero esprimano in tutte le forme consentite dal loro lavoro la più decisa e integrale solidarietà al senatore a vita Mario Luzi e al gip Barbara Callari mobilitandosi contro i processi in atto che lasciano ampiamente temere la formazione, in Italia, di un inedito regime populistico, che riecheggia funesti trascorsi della storia nazionale. Tra i fattori che contribuiscono a sollevare l'allarme per le sorti della democrazia, va infatti segnalato ed efficacemente contrastato, a partire dalla Scuola e dall'Università, anche il fenomeno avvilente dell'incultura che si erge ad ufficiale disprezzo dei poeti, come accade ogni volta che il plebeismo sostenuto dal denaro diventi potere e dominio sulla ragione.

Giuseppe Carlo Marino
(professore ordinario di Storia Contemporanea
Università di Palermo)

<h1>I Unità</h1> <p>CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE Marialina Marcucci PRESIDENTE Giorgio Poidomani AMMINISTRATORE DELEGATO Francesco D'Etore CONSIGLIERE Giancarlo Giglio CONSIGLIERE Giuseppe Mazzini CONSIGLIERE Maurizio Mian CONSIGLIERE</p> <p>"NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.p.A." SEDE LEGALE: Via San Marino, 12 - 00198 Roma</p> <p>Certificato n. 5274 del 2/12/2004</p> <p>Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano dei Gruppi parlamentari del Democrazia di Sinistra - l'Ulivo. Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555</p>		<p>Direzione, Redazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> 00153 Roma, Via Benaglia, 25 tel. 06 585571, fax 06 58557219 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 <p>Stampa: Sabo s.r.l. Via Carducci 26 - Milano</p> <p>Fac-simile: Sies S.p.A. Via Santi 87, - Paderno Dugnano (MI) Litostamp Via Carlo Pesenti 130 - Roma Ed. Telemat S.p.A. Località S. Stefano, 82038 Vitulano (BN) Unione Sarda S.p.A. Viale Elmas, 112 - 09100 Cagliari STS S.p.A. Strada 5a, 35 (Zona Industriale) - 95030 Piano D'Arce (CT)</p> <p>Distribuzione: A&G Marco Spa Via Forzezza, 27 - 20126 Milano</p> <p>Per la pubblicità su l'Unità Publikompass S.p.A. Via Carducci, 29 - 20123 MILANO Tel. 02 24424712 Fax 02 24424490 02 24424550</p>
<p>DIRETTORE RESPONSABILE Furio Colombo</p> <p>CONDIRETTORE Antonio Padellaro</p> <p>VICE DIRETTORI Pietro Spataro Rinaldo Gianola (Milano) Luca Landò (on line)</p> <p>REDATTORI CAPO Paolo Branca (centrale) Nuccio Ciconte Ronald Pergolini</p> <p>ART DIRECTOR Fabio Ferrari</p> <p>PROGETTO GRAFICO Mara Scanavino</p>	<p>La tiratura de l'Unità del 7 gennaio è stata di 139.335 copie</p>	