

Tre chilometri di asfalto che sfuggirebbero uno degli ecosistemi più belli e pregiati d'Italia e sotterrebbero la possibilità di dare al Mezzogiorno un sistema di trasporti efficiente e pulito. Questo in sintesi sarebbe il Ponte sullo Stretto di Messina, questa la ragione per cui Legambiente, Italia Nostra e Wwf, insieme a molte altre associazioni, promuovono a Messina oggi 12 marzo (l'appuntamento è alle 14 davanti alla Stazione centrale) una manifestazione nazionale per denunciare agli italiani, e in primo luogo ai siciliani e ai calabresi, l'insensatezza di questa opera "tormentone".

L'Italietta che passa sul ponte

Ponte sullo Stretto, oggi la manifestazione nazionale per denunciare agli italiani, e in primo luogo ai siciliani e ai calabresi, l'insensatezza di questa opera "tormentone"

ROBERTO DELLA SETA FULCO PRATESI

matrici problemi di mobilità del Mezzogiorno. Oggi per andare in treno da Palermo a Messina (poco più di 200 chilometri) occorrono almeno tre ore di viaggio, per raggiungere Potenza da Reggio Calabria ce ne vogliono cinque o sei, e su 1450 chilometri di ferrovie siciliane solo 105 sono a doppio binario e quasi la metà non è elettrificata. Se a questi dati si aggiunge il pessimo stato di manutenzione delle reti sia stradali che ferroviarie e la qualità più che scadente dei servizi di trasporto pubblico, si ottiene una fotografia attendibile del collasso della mobilità nel Sud: rispetto a una situazione così degradata, che costituisce oltretutto uno degli ostacoli principali sulla via del rilancio economico delle regioni meridionali, il Ponte sullo Stretto non migliorerebbe le cose di una virgola, anzi le peggiorerebbe assorbendo mol-

ti miliardi di soldi pubblici. E qui veniamo all'altro punto dolente. Per anni i principali sponsor del Ponte hanno ripetuto fino alla noia che l'opera non sarebbe costata una lira allo Stato. Ora la verità è venuta a galla: l'ipotesi dell'investimento privato integrale non è praticabile, e almeno metà dei 5 o più miliardi di euro necessari a costruire il Ponte (lievitazioni in corso d'opera a parte) provverrà dalle casse pubbliche sotto forma di aumento di capitale garantito da Fin-tecna, Anas e Ferrovie, della Società Stretto di Messina. Inoltre, le

Ferrovie si accolleranno la bolletta più alta, obbligate dal Governo a pagare un canone annuo di 100 milioni di euro (che col passare del tempo diverrà sempre più caro) come "pedaggio" forfetario per il passaggio dei propri treni sul Ponte. Complessivamente le Ferrovie dovrebbero così sborsare circa 4 miliardi di euro in 30 anni e, come non bastasse, cui si deve aggiungere il costo di tutte le opere di collegamento, interamente a loro carico, e la rinuncia a 38 milioni di euro l'anno che ricevono oggi per svolgere il servizio di tra-

ghettamento dei convogli (e che saranno intasate dalla Società Ponte sullo Stretto di Messina). Che bell'affare, eh? Come faranno le Ferrovie, se questo scenario si dovesse davvero realizzare, a investire sul resto della rete, sul completamento del raddoppio delle linee ferroviarie Palermo-Messina e Messina-Catania ad esempio, è davvero difficile da immaginare. E come farebbe il Governo a giustificare questi aiuti pubblici di fronte all'Europa, che non li consente? Un altro "leitmotiv" molto caro

alla "lobby del Ponte" è che l'opera porterebbe molto lavoro: anche in questo caso, però, i dati mostrano una realtà tutta diversa. Con l'apertura dei cantieri arriverebbero, è vero, alcune migliaia di posti di lavoro "a tempo", ma quasi altrettanti se ne perderebbero stabilmente nel settore dei collegamenti via mare, senza contare che a parità d'investimento la costruzione di opere pubbliche ex-novo produce un vantaggio occupazionale molto più basso che la manutenzione e l'ammodernamento delle infrastrutture esistenti. Oggi queste realtà sono diventate evidenti. Oggi il sì al Ponte è tra i simboli più efficaci di scelte fallimentari nel settore delle infrastrutture, non sostenute da alcuna seria e intellegibile politica di trasporti e che rendono sempre più forte il predominio della mo-

bilità su gomma, allontanandoci sia dall'Europa (non c'è in nessun altro grande Paese europeo un tale predominio del trasporto su gomma) e sia dall'approdo a sistemi di mobilità più sostenibili (senza un forte rilancio delle ferrovie, l'Italia non potrà conseguire quella sensibile riduzione dei consumi energetici indispensabile per centrare gli obiettivi di stabilizzazione del clima che ci impone il Protocollo di Kyoto). Realizzare il Ponte sarebbe una decisione inconciliabile con l'obiettivo, che tutti a parole indicano come prioritario, di rendere il nostro Paese, e il Mezzogiorno in particolare, più moderni e più efficienti. Quest'opera che qualcuno ancora agita come una sorta di panacea per i mali del Sud, non proietterebbe la Sicilia e la Calabria verso il terzo millennio, semmai sottrarrebbe le risorse agli investimenti veramente utili per queste due regioni e le inchioderebbe a perpetuo definitivamente la peggiore "italietta" del passato.

Roberto Della Seta
è presidente nazionale Legambiente
Fulco Pratesi
è presidente Wwf Italia

La conoscenza non ammette brevetti

VINCENZO VITA

Qualche giorno fa, nel chiuso di una stanza di Bruxelles, il Consiglio dei Ministri per la competitività ha preso una decisione davvero grave sul tema della brevettabilità del software. Vale a dire la brevettabilità della conoscenza (?). Con una iniziativa senza precedenti la Commissione europea ha deciso di ignorare, tra l'altro, il parere contrario della commissione giuridica del Parlamento europeo e di alcuni Stati membri e di avallare la proposta di direttiva sulla "brevettabilità delle invenzioni tramite calcolatore". Quanto è successo ha numerose conseguenze toccando l'idea stessa che abbiamo dell'Europa come comunità, luogo di innovazione e di democrazia. Pensata per omogeneizzare il sistema brevettuale europeo, la direttiva era stata a più riprese emendata e corretta dal Parlamento europeo per andare incontro alle richieste sia dei movimenti d'opinione e del mondo associazionistico, sia delle Pmi europee - l'ossatura economica dell'Unione - che ne temevano gli effetti in termini di limitazione dell'accesso alla conoscenza incorporata nel software per la produzione di merci, beni e servizi centrali per l'economia dell'immaterialità. La direttiva, invece, è stata riproposta senza gli emendamenti pur già decisi. E perciò è sbagliata due volte, nel merito e nel metodo. Nel merito perché il software non è un semplice oggetto, ma è parte del "sistema operativo" della società come

lo sono il fuoco, l'acqua, la ruota e la parola. Il software oggi sovrintende ad ogni comunicazione ed è nascosto, "embedded", nelle automobili come nelle lavatrici, ma si usa anche per sequenziare il Dna e individuare delle anomalie geniche. Brevettare il software significa, perciò, vincolare l'innovazione scientifica e tecnologica al pagamento di salate gabelle da parte di chi è impegnato nella ricerca scientifica e tecnologica con il risultato di limitarla, in un contesto in cui i trasferimenti per la ricerca pubblica e privata segnano il passo a causa di un'economia affaticata da sciagurate scelte liberiste e dove il potere delle "litigation firms" vale più della qualità dell'innovazione prodotta. È, infatti, chiaro che del provvedimento beneficerebbero i colossi del software d'oltreroceano che sono già detentori di numerosi brevetti, mentre non ne trarranno alcun beneficio le imprese europee che finora non brevettavano il software, (spesso neanche lo producono) e che vivono non di licenze bensì di servizi, con ovvie ricadute negative su tutta l'economia Ue. È sbagliata nel metodo perché non ha tenuto conto di un fatto nuovo: l'ampliamento dell'Unione europea con l'ingresso di Stati che non hanno potuto finora discutere del merito della questione. Già questo sarebbe stato sufficiente per riavviare la discussione e l'iter legislativo. Il pressing della commissione e il tentativo reiterato, purtroppo con successo, di approvare la direttiva, ha

tradito perciò il mandato originale di armonizzare le politiche degli stati dell'Unione tenendo in debita considerazione quelli contrari al provvedimento. Tutto questo, oltre a causare un danno economico difficilmente calcolabile, dà l'impressione di un atteggiamento subalterno ai desideri delle grandi lobby industriali. Soprattutto, in considerazione del fatto che il Parlamento europeo si era espresso contro la formulazione iniziale della direttiva che ora è riproposta senza gli emendamenti richiesti. Viene di fatto incrinata l'autorità ed il ruolo dei Parlamenti nazionali e, dunque, dello stesso Parlamento europeo. E proprio il Parlamento europeo è chiamato ora al gravoso ma indispensabile compito di rimettere in discussione l'attuale proposta di direttiva. Ci sono tre mesi di tempo per rigettare in seduta plenaria la direttiva, dichiarandola non ricevibile come "posizione comune". Su tale obiettivo possono convergere molte forze democratiche. Non solo quelle della sinistra europea. È un grande tema di politica, di politica culturale, di politica economica, di politica istituzionale. Va messo in testa all'agenda delle priorità. Che dice di fronte a tutto ciò il governo italiano? In Italia c'è stata su tali temi una vasta mobilitazione di tanti pezzi della società civile. E il caso di farne una vera questione generale, che tocchi da vicino i segni, le forme della conoscenza, la identità di ognuno e di tutti.



segue dalla prima

L'Unità: ho trovato la soluzione

L'amico mi ha risposto dicendo che, a quanto aveva capito, tu saresti stato sostituito da Padellaro, noto per aver lavorato con te in piena condivisione d'intenti, e che pertanto l'Unità di Padellaro sarà (e tutti lo pensano) ugualmente severa. Pertanto, mi ha domandato, come si può immaginare che arriveranno carrette di pubblicità da parte delle grandi aziende, e persino dalla Cirio, dalla Parmalat e da Vanna Marchi? Gli ho risposto che certe volte i sacrifici umani hanno puro valore simbolico, che per esempio Salomé non ha chiesto la testa del Battista per mangiarla come fanno i cinesi con le teste di scimmia, e nemmeno per trarne un utile immediato, ma così, per avere una soddisfazione morale. L'amico ha detto che non vedeva un rapporto diretto tra soddisfazione morale e contropartita economica, e quindi non capiva perché te ne andavi e tra l'altro te ne andavi restando,

come opinionista. Gli ho spiegato che forse l'operazione veniva fatta in due tempi. Prima eliminano te e lasciano Padellaro, per non perdere di colpo tutti i lettori. Poi piano piano sostituiranno anche Padellaro e cercheranno qualcuno che faccia una Unità un pochino più comprensiva dei traumi che sta ingiustamente subendo il nostro presidente del consiglio. L'amico mi ha detto che, secondo lui, forse a quel punto sarebbe arrivata un poco di pubblicità, ma si sarebbe perduta la metà dei lettori, almeno, e quindi il gioco non valeva economicamente la candela. A meno, ha suggerito, che scelgano un direttore assolutamente filogovernativo, per esempio Giuliano Ferrara. In quel caso l'Unità perderebbe egualmente tutti i suoi lettori ma guadagnerebbe quelli del Foglio. Gli ho fatto osservare che, in termini quantitativi, non si tratterebbe di un buon affare, anche perché non sembra che il Foglio riceva tonnellate di pubblicità. Allora il mio amico ha suggerito una soluzione diabolica. Si fa dirigere l'Unità all'attuale direttore del Giornale. L'Unità perderebbe tutti i suoi lettori, ma guadagnerebbe tutti quelli del Giornale, pubblicità compresa. L'idea non mi è parsa economicamente suicida come la precedente, ma gli ho chiesto che fine avrebbe allora fatto il Giornale se

tutti i suoi lettori passavano all'Unità. Lui ha astutamente suggerito che la direzione del Giornale venga affidata a te e a Padellaro. In tal caso il Giornale guadagnerebbe tutti i lettori dell'Unità e, siccome è proprietà del fratello di Berlusconi, convincerebbe in qualche modo le grandi aziende a dargli pubblicità. La mia obiezione è stata che Berlusconi si sarebbe trovato a sostenere finanziariamente un giornale che lo avrebbe violentemente criticato ogni giorno. L'idea potrebbe piacere alla sinistra, ma a lui? A quel punto l'amico mi ha risposto che in fondo anche il telegiornale della quinta rete e Striscia la notizia criticano talora il governo, ma la cosa è più sopportabile, perché tutti pensano che lo facciano col permesso di Berlusconi, e quindi le critiche vengono intese come una prova della sua apertura democratica. Può darsi che il mio amico abbia ragione. Inoltre penso che come direttore del Giornale guadagnerebbe più che come direttore dell'Unità. Quanto alla nostra sinistra, avere come giornale fondato da Gramsci un giornale berlusconiano, sarebbe accolto come esempio di riformismo illuminato. Insomma, pensaci un poco, non mi pare, al giorno d'oggi, una soluzione così assurda.

Il tuo
Umberto Eco

segue dalla prima

L'Europa degli operai

Investimento nella ricerca, nella formazione lungo tutto l'arco della vita, infrastrutture europee in comunicazioni e trasporti. Il Patto di stabilità è infatti risultato non solo impraticabile nei suoi obiettivi (il famoso 3% di deficit di bilancio sul Pil e la contemporanea riduzione del debito pubblico), durante i periodi di depressione o di stagnazione economica; ma tale da corrispondere a qualsiasi tipo di politica economica e a qualsiasi tipo di politica della spesa praticate dagli Stati nazionali: dall'aumento degli investimenti di importanza strategica alla riduzione indifferenziata della pressione fiscale e alla protezione delle rendite finanziarie. Si è potuto compiere un timido passo avanti dopo il richiamo di Romano Prodi, come presidente della Commissione Europea: senza una gestione flessibile il Patto di stabilità è "stupido", ossia senza orizzonte strategico. Ma con l'aggravarsi della recessione è divenuto evidente che il Patto era privo di una strategia

economica e che non bastava nemmeno una tolleranza della Commissione sui tempi di adeguamento degli obiettivi del Patto (primo per un anno, poi per due, poi per tre) a garantire gli equilibri economici perseguiti. Mentre l'aumento dell'occupazione e la crescita economica rimanevano esclusi da quel Ciclope del governo economico rappresentato dalla Banca Centrale Europea. È in questo contesto che la sinistra italiana deve poter combattere ogni gestione del Patto di stabilità che non assuma tra i suoi parametri l'occupazione e la crescita e non renda effettivo il riferimento alla crescita, successivamente inserito per soddisfare i soli bisogni di immagine quali sono le vie per realizzare, con politiche coordinate, la piena occupazione e l'aumento della popolazione attiva nell'unione europea. È perché non si sceglie sugli obiettivi di una strategia comune della crescita che ogni membro del Consiglio dei Ministri della U.E. propone delle politiche nazionali che non hanno nulla a che vedere con un coordinamento delle politiche economiche della zona Euro, e con la creazione di una "avanguardia" capace di rompere la paralisi che rischia di incomberare sull'Unione a venticinque. La scelta di una sinistra europea e della Federazione italiana del centrosinistra non può essere che questa: sostenere una riforma del Patto di stabilità imperniata nella realizza-

zione della strategia di Lisbona verso la piena occupazione. Il che vuole dire condizionare il periodo di dilazione dell'adeguamento alle regole del Patto; primo, ad una riduzione del debito pubblico; secondo, all'attuazione degli investimenti indicati a Lisbona. Nell'ordine: ricerca innovazione, socializzazione dei risultati dell'innovazione economica, per le piccole imprese; scuola e formazione lungo tutto l'arco della vita; infrastrutture coerenti con la creazione di una rete europea nelle comunicazioni. Ma non può essere, in tempi di finanza creativa, lasciato ad ogni singolo paese il giudizio di conformità con gli obiettivi di Lisbona. Deve essere la Commissione Europea il tutore di questa conformità, facendosi garante della conformità dei programmi di investimenti formulati dai singoli Stati, con la strategia di Lisbona. La battaglia per modificare o mantenere il Patto di Stabilità non è un affare di burocrati e nemmeno soltanto una delle tante invenzioni del Governo italiano; anche se questo cerca di utilizzare la riforma sul Patto di stabilità per indicare responsabilità esterne, come l'Euro, alla sua disastrosa politica economica e sociale. È una battaglia nostra, dei lavoratori italiani e delle imprese più innovative. Bisogna fare sentire in tempo la nostra presenza.
Bruno Trentin

cara unità...

Il ricordo di un momento difficile

Giuseppe Pompili

Era l'inizio degli anni '70, erano le domeniche del risparmio energetico, non si poteva circolare. Montagne di copie de l'Unità restavano stampate ed invendute in Via dei Taurini. Per far fronte a questa situazione mi chiamò l'allora segretario della FGCI di Roma, Antonello Falomi, convocandomi per una riunione straordinaria della segreteria. Giunsi alla riunione in federazione ed erano presenti oltre a Falomi e Petroselli, G. La Manna, G. Bornia, A. Filippelli, S. Balducci, S. Giansiracusa e D. Cossutta. In quella riunione si decise che proibito e non proibito l'Unità dovesse giungere ai nostri lettori, e proprio a Dario toccò l'incarico di fare dei finti permessi della Prefettura di Roma, che ancora oggi custodisco. Tenendo conto della severità del divieto, a me fu affidato l'incarico di collettore dei Castelli Romani e dei Monti Prenestini. Dalla domenica successiva l'Unità tornò ai nostri diffusori e quindi ai nostri lettori. Con quei falsi permessi l'Unità giunse in tutti i paesi dei Castelli Romani e dei Colli Prenestini,

fino ad Olevano Romano.

Caro Furio i miei figli sono cresciuti e vivono con l'Unità. Per questa famiglia operaia l'Unità rappresenta qualcosa che va oltre una scelta di vita, e nessuno può capire lo sgomento e la preoccupazione quando in quel breve periodo l'Unità non era più nelle edicole.

Tu caro Colombo hai saputo ridare ai miei figli la speranza e la fiducia che il giornale di Antonio Gramsci continuerà a vivere. Grazie Furio.

A proposito di Salò

Sinistra Giovanile Marche

Caro Direttore, nel momento in cui il nostro Paese si appresta a celebrare il sessantesimo anniversario della Liberazione, è con forte sdegno che apprendiamo che il Senato della Repubblica discute in questi giorni il Disegno di Legge di Alleanza Nazionale n. 2244, che vorrebbe equiparare al rango di cobelligeranti i "militari" che prestarono servizio militare dal 1943 al 1945 nel cosiddetto Esercito di Salò. Si vorrebbe mettere sullo stesso piano chi operò nella Repubblica sociale italiana, anche a sostegno dell'esercito tedesco e delle SS, con chi scelse la via del riscatto nazionale, della difesa della democrazia e della libertà in Italia o che furono, a diverso titolo, deportati nei campi di concentramento e di sterminio. Condividiamo, per-

tanto, l'appello della Confederazione Italiana fra le Associazioni Combattentistiche e Partigiane: ANPI (Associazione Nazionale Partigiani d'Italia); FIAP (Federazione Italiana Associazioni Partigiane); ANED (Associazione Nazionale ex Deportati politici nei campi nazisti); ANPPIA (Associazione Nazionale Perseguitati Politici Italiani Antifascisti)

I pannelli luminosi sulle autostrade

Ufficio Stampa Autostrade per l'Italia

Gentile Direttore, in merito alla lettera "Autostrade sponsor del Governo?" pubblicata dal suo giornale il 4 marzo scorso, sono doverose alcune precisazioni: il testo riportato nella lettera: "Incidenti stradali, meno 19% di morti nel 2004 con la patente a punti", non è mai apparso sui pannelli luminosi che invece riportavano i seguenti messaggi: "Incidenti mortali: meno 19% nel 2004. Grazie per l'aiuto" e "Incidenti mortali: meno 19% nel 2004. La prudenza aiuta". Questo importantissimo risultato è stato ottenuto anche grazie all'introduzione della patente a punti, ma fondamentali sono stati i notevoli investimenti di Autostrade per l'Italia rivolti a migliorare le condizioni di sicurezza della propria

rete, con svariati interventi di manutenzione, nuove barriere spartitraffico, aumento dell'asfalto drenante, chiusura dei by-pass, reti di protezione, campagne di comunicazione. I testi, quindi sono stati pensati per tutti i conducenti che, con il loro comportamento di guida, hanno contribuito in maniera determinante all'effettiva riduzione degli incidenti mortali. Per questo motivo crediamo che la Autostrade per l'Italia non possa essere indicata come sponsor di alcuna Istituzione, Ministero o schieramento politico e che debba essere considerata come una società che opera in modo autonomo e indipendente, nell'intento di garantire al meglio, costantemente, la sicurezza a chi viaggia in autostrada. In ogni caso, dobbiamo ricordare che la gestione dei pannelli luminosi prevede che le informazioni sul traffico (code, incidenti, eventi meteo, etc.) devono avere la priorità assoluta su qualunque altro tipo di notizia e che quindi gli altri messaggi (tra i quali rientrano anche quelli relativi alla diminuzione degli incidenti mortali) possano essere messi in onda solamente in assenza di informazioni relative alla viabilità.

Le lettere (massimo 20 righe dattiloscritte) vanno indirizzate a **Cara Unità**, via Francesco Benaglia 25, 00153 Roma o alla casella e-mail **lettere@unita.it**