

Chi ha paura del caimano

ANTONIO PADELLARO

SEGUE DALLA PRIMA

Anche perché come Giampaolo può facilmente immaginare noi dell'Unità siamo straconvinti che cassette, vignette e macchiette (ma anche i libri, i film, i programmi televisivi, i documentari, gli spettacoli teatrali, le composizioni musicali, le poesie e l'esercizio in generale della satira che lui vede come le tante esagerate bombe di un'autoleonistica guerra al Berlusconi) siano stati in questi anni il sale, e anche il pepe di una sacrosanta opposizione democratica. Noi pensiamo che a quei comici, e a quei registi, scrittori, autori televisivi, musicisti, teatranti, poeti e disegnatori sarebbe invece il caso di dire un grazie grande così. Proviamo a spiegarne il perché.

Primo. Sono cinque anni che tra mille censure e difficoltà i comandi comacchioneschi effettuano le loro incursioni in campo avverso ed è da cinque anni che l'Unione vince regolarmente tutte le elezioni. Può darsi che i film di Moretti non piacciono al pubblico della destra (noi abbiamo segnali diversi) ma resta il fatto che la famosa invettiva morettiana di piazza Navona (2 febbraio 2002) è stata un punto di svolta. Come scrive Claudio Rinaldi nel suo ultimo libro, non certo tenero con la sinistra a cominciare dal titolo (I sinistrati), senza Moretti e senza le manifestazioni di piazza guidate dall'allora segretario della Cgil Sergio Cofferati non

ci sarebbe stata quella «fiammata di popolarità che si rivelò doppiamente decisiva» e che «da un lato costrinse i vertici del centrosinistra a uscire da un malinconico stato di passività, dall'altro accelerò l'erosione del patrimonio di consensi di cui il governo Berlusconi disponeva». Quanto agli effetti negativi sulle sorti della sinistra della satira troppo corosiva ricordiamoci che nel 2001 Berlusconi accusò la famosa trasmissione di Luttazzi e Travaglio di avergli fatto perdere un mare di voti. Luttazzi se ne ricorda bene perché da allora non ha potuto più mettere piede in televisione. Secondo. Questa storia che parlare troppo

spesso e troppo male di Berlusconi era un autogol l'Unità se l'è sentita ripetere per anni. Salvo poi ascoltare quelle stesse critiche roventi sulla bocca di chi, fino a qualche mese prima, aveva invocato più moderazione e cautela. E poi, più che preoccuparsi di quegli eventuali elettori forzisti riconvertiti a Silvio da una battuta della Littizzetto il centrosinistra non dovrebbe occuparsi di trasmettere entusiasmo agli indecisi della propria parte che, stando ai sondaggi, sono ancora numerosi?

Terzo. È legittimo, ci mancherebbe altro, dissentire dalle cassette e dalle vignette. Ma che paese è quello nel quale macchiette e trombette, registi e poeti è meglio che tacciano altrimenti fanno il gioco della destra? Ti dirò di più, caro Giampaolo, io non desidero neppure che facciamo il gioco della sinistra. Facciamo il gioco che vogliamo. Esprimano come meglio credono il loro irrispettoso talento e la loro arte beffarda. Se poi tra qualche tempo appunteranno strali sull'Unione al governo perché l'Unione questo si sarà meritato, saremo li ad applaudirli.

Sono cinque anni che tra mille censure i comandi comacchioneschi effettuano le loro incursioni in campo avverso ed è da 5 anni che l'Unione vince le elezioni

La candidatura premio di fedeltà

GIANFRANCO PASQUINO

Non sappiamo ancora se tutto è finito bene, ma sappiamo che non tutto, anzi, molto poco, è andato bene per quel che riguarda la scelta delle candidature e delle ricandidature. E, per fortuna, che la maggioranza degli elettori ha, in materia, la memoria corta e, per di più, non andrà a mettere il naso nelle liste. Adesso, apprendiamo anche con un po' di esagero, sgomento, che il centro-sinistra non soltanto si sta distribuendo con parecchio anticipo le cariche istituzionali (Presidenza della Repubblica, Presidenze della Camera e del Senato: esistono già gli autocandidati, ai quali plaudo per il coraggio anti-scarismatico, e i frontrunners, i dati per favoriti) e di governo (ma i nomi che, pure, questi si, sarebbero utili) non sono ancora usciti, ma persino le cariche di sottogoverno, pardon i sottosegretari. Esauritesi le critiche, almeno alcune delle quali, in linea di principio, giuste e giustificate, se venivano da convinti maggioritari, inappropriati e deprecabili se venivano da noti proporzionalisti opportunisti, comunque, spesso, fuori misura nei toni e nelle aggettivazioni, i partitocraati hanno svolto con zelo e impegno degni di miglior causa (che, però, i partitocraati neppure riescono a concepire sostenendo che una delle responsabilità dei dirigenti di partito consiste appunto nel reclutamento dei candidati), il compito di nominare i parlamentari dei rispettivi partiti. Scrivo a ragion veduta «nominare i parlamentari» perché con l'esistenza di liste bloccate l'ordine di lista determina con qualche limitata sbavatura le probabilità di elezione.

di politici forti nel partito, ma delle cui qualità parlamentari è lecito dubitare (alla luce della loro scarsa frequentazione di aule e commissioni), mentre sono stati esclusi proprio alcuni parlamentari di riconosciuta efficacia. Inutile, poi, e francamente imbarazzante dal punto di vista dell'etica istituzionale promettere agli esclusi le cariche di sottosegretari. Allora, molto meglio sarebbe stato premiare i parlamentari bravi con ampie riconferme per poi, successivamente e eventualmente promuoverli a sottosegretari e ministri, sulla base della competenza, chiedendone le dimissioni dalla carica di parlamentare e facendo subentrare i primi, i secondi dei non eletti.

Questa operazione perfettamente legittima e già ampiamente praticata, ad esempio, ma non soltanto, in Francia, consentirebbe anche di ovviare ad uno degli enormi pericoli paventati dai critici della nuova legge elettorale: una maggioranza parlamentare riscaldata (340 seggi, che, peraltro, a me paiono parecchi, contro 278) che rischierebbe spesso di «andare sotto» nelle votazioni parlamentari se ministri e sottosegretari fossero all'opera nelle loro funzioni da spiegare prevalentemente lontano da Montecitorio (e da Palazzo Madama). La verità è che, oltre a quei tre o quattro casi di ricongiungimento familiare in parlamento, la selezione delle candidature e la nomina dei parlamentari hanno risposto ad un criterio quasi esclusivo e sovranante: il premio alla fedeltà politica assoluta, dunque, al conformismo passato e futuro che garantisce la rielezione la prossima volta, pur nella conoscenza e nel rispetto di quella regola eminentemente burocratica, del limite delle due legislature (salvo meticolose deroghe arbitrarie) che non ha nulla a che vedere né con la democrazia (il Partito prossimo venturo di cui sento tanto parlare, sarebbe Democratico), né con la competenza.

Allontanati dalla nuova legge elettorale proporzionale i candidati dai loro elettori, avocata la loro selezione dai dirigenti di partito, siamo entrati, per quanto riguarda la formazione dei gruppi parlamentari, nella peggiore politica possibile. Rassegnarsi? Dixi et salvavi animam meam, ma mi riprometto, nei limiti del consentito, di continuare a dire. Temo che ce ne sarà molto bisogno.

Il centro-sinistra si è rivelato essere abbastanza proporzionalista, ma non abbastanza «primarista». Eppure qualche elezione primaria in qua e in là per i candidati e le candidate al Parlamento si poteva proprio tenere con profitto: partecipazione influente e susseguente impegno nella campagna elettorale. Non ho nessuna fiducia nelle capacità di apprendimento istituzionale dei partitocraati e quindi non credo affatto che abbiano imparato quello che, comunque, non vorrebbero praticare. Credo, però, in una diversa politica e argomento come e perché. È giusto mirare ad avere in Parlamento un nucleo solido e ampio di parlamentari esperti. E, allora, non mi sono chiare le riconferme

se toglie, dalle aree più intasate e trafficate, una percentuale consistente di mezzi pesanti così da determinare un saldo positivo sul fronte del risparmio energetico, della diminuzione dell'inquinamento e della salute dei cittadini. Manca un progetto serio e strutturato per il trasporto su ferro delle merci, mancano imprese pronte a riconvertirsi per questo tipo di trasporto, e soprattutto manca un piano integrato in materia di mobilità che incentivi questa scelta da parte dei soggetti interessati. Questo è l'impegno che dobbiamo prenderci come Unione. C'è poi il tema della democrazia e della partecipazione che ieri Greco sollevava sul vostro giornale e che io sottoscrivo appieno, senza il consenso non si fanno le opere e la Legge Obiettivo del governo Berlusconi salta procedure essenziali come la valutazione di impatto ambientale, riduce la trasparenza degli appalti, cancella il ruolo delle comunità locali in merito all'impatto sociale e ambientale e alla possibilità di alternative sulle ipotesi di tracciato. E bene ha fatto il programma dell'Unione a prendere le distanze da quella legge e dalle procedure che prevede. Quanto al programma dell'Unione e alle polemiche strumentalmente amplificate a me pare chiaro ciò che si è scelto... si sono indicate alcune priorità indiscusse e alcuni No altrettanto indiscussi, per esempio il No Al porto sullo Stretto di Messina. Per la Torino-Lione il fatto che non venga nominata, a mio parere, significa che l'Unione vuole tenere conto delle obiezioni fatte dai sindaci della valle Susa o quanto meno discuterle, creando possibilmente il consenso attorno ad un progetto condiviso. Dunque non si tratta di un accantonamento - c'è un chiaro riferimento alle direttrici europee - ma significa che noi non procederemo come il precedente governo, mandando la polizia, ma discuteremo con gli enti locali le varie ipotesi e gli impatti ambientali e se necessario anche le correzioni di tracciato. Voglio qui sottolineare che molte tratte (quasi tutte) dell'alta velocità sono state riviste nel tracciato e nelle pendenze, anche in modo radicale, a causa di valutazioni di impatto ambientale che avevano dato esiti molto problematici. Sono state le comunità locali, gli esperti del territorio e tante volte anche gli amministratori e le Regioni a richiedere quei cambiamenti.

Infine siamo stati noi dell'Unione a chiedere un tavolo nazionale al governo dove potessero sedere accanto alle FF.SS e ai rappresentanti del governo, anche i rappresentanti della regione e di tutti i comuni interessati della Val Susa. Una sorta di tavolo di verifica sulla fattibilità per dare risposta alle molte domande poste da quegli amministratori e da quei cittadini. Credo che riprenderemo ancora più seriamente i lavori di quel tavolo nazionale e in quella sede cercheremo di comporre una scelta non facile ma possibile. Non è inevitabile andare in urto con le popolazioni, se le informazioni si forniscono tutte e se i nodi vengono sciolti positivamente. Non c'è conflitto ambientale che possa essere semplificato o ignorato...dobbiamo capire che la sensibilità dei cittadini sui temi ambientali è enormemente aumentata, così come sulle questioni della salute personale e della sicurezza, ignorarlo sarebbe un errore. Le obiezioni si discutono e dopo averle discusse si decide possibilmente con il più largo consenso. Si chiama democrazia partecipata e fa parte di un modo moderno e riformista di governare.

l'Europa, noi infatti non siamo isolati dall'Europa in quanto viaggiatori...sono le nostre merci che viaggiando a velocità di lumaca sono totalmente al di fuori dei parametri europei. Per dare un numero noi portiamo su ferro circa il 12% delle merci contro il 25-30% degli altri paesi europei e in più le portiamo lentamente. Il gap è evidente ed è su questo punto che andrebbe concentrata buona parte della discussione: come mai l'Italia è il paese europeo che porta ancora la stragrande maggioranza delle sue merci su gomma? Inquinando moltissimo, consumando molta energia e rendendo le strade sempre più pericolose causa il traffico intenso di mezzi pesanti? La risposta è semplice: in sessanta anni l'Italia non ha mai puntato seriamente e continuamente sul ferro e sul mare (cabottaggio) pur avendo un sistema di porti eccezionale e ha scelto invece la gomma. Questa scelta sbagliata e ripetuta negli anni ci ha resi il fanalino di coda nel sistema europeo della mobilità.



progetto più adatto all'Italia, meno costoso e più rapido nei tempi di costruzione, sarebbe bene prendere atto che quella battaglia la perdemmo. Dopo tanti anni di discussioni, anche parlamentari, vari governi e da ultimo quello di centro sinistra mutarono in parte il segno del progetto originario Tav e si cominciò a parlare non più di alta velocità ma di alta capacità, che significa la capacità di portare sia le persone sia le merci. Si iniziò la costruzione delle nuove tratte, tuttora in corso, e in varie parti d'Italia iniziarono trattative con gli enti locali e le Regioni su pendenze e tracciati, sul tipo di attraversamento delle città. Le tratte in stato di forte avanzamento (Roma-Napoli, Roma-Bologna-Milano) hanno alla fine avuto il consenso delle amministrazioni locali e regionali. Voglio inoltre ricordare che i Verdi-attivi come altri di noi nel sostenere il progetto alternativo alla Tav- decisero di inserire, pur avendo perso la battaglia, una loro esponente di prestigio, Anna Donati, dentro il

progetto più adatto all'Italia, meno costoso e più rapido nei tempi di costruzione, sarebbe bene prendere atto che quella battaglia la perdemmo. Dopo tanti anni di discussioni, anche parlamentari, vari governi e da ultimo quello di centro sinistra mutarono in parte il segno del progetto originario Tav e si cominciò a parlare non più di alta velocità ma di alta capacità, che significa la capacità di portare sia le persone sia le merci. Si iniziò la costruzione delle nuove tratte, tuttora in corso, e in varie parti d'Italia iniziarono trattative con gli enti locali e le Regioni su pendenze e tracciati, sul tipo di attraversamento delle città. Le tratte in stato di forte avanzamento (Roma-Napoli, Roma-Bologna-Milano) hanno alla fine avuto il consenso delle amministrazioni locali e regionali. Voglio inoltre ricordare che i Verdi-attivi come altri di noi nel sostenere il progetto alternativo alla Tav- decisero di inserire, pur avendo perso la battaglia, una loro esponente di prestigio, Anna Donati, dentro il

Cosa ci garantisce che sui vecchi binari liberati della tratta Napoli-Milano viaggeranno più merci e più veloci o che sulla Torino-Lione avverrà la stessa cosa?

consiglio di amministrazione delle ferrovie, un inserimento fecondo che portò le ferrovie in quegli anni ad impegnarsi anche sul trasporto locale. Cito questo elemento perché è chiaro, almeno per me, che non si tratta di bloccare il progetto ma di modificarlo e correggerlo a partire dal nodo di fondo che per ora non è stato sciolto. Siamo certi che il progetto Tav cambi strutturalmente il sistema del trasporto merci iniziando quella cura del ferro finora mai cominciata davvero? E' questa la domanda più seria che non tanto i no global, quanto piuttosto autorevoli economisti italiani ed europei hanno rivolto alle ferrovie e al governo senza avere alcuna risposta. Quello delle merci è un nodo strategico per l'Italia e per i suoi rapporti con

Cosa ci garantisce che sui vecchi binari liberati sulla tratta Napoli-Milano viaggeranno più merci e più veloci o che sulla Torino-Lione avverrà la stessa cosa? Per ora nulla. E infatti senza incentivi precisi, obblighi e prescrizioni chiare, come avviene nel resto d'Europa, perché mai le merci dovrebbero salire sul treno? Per portare le merci sulle ferrovie serve un progetto ambizioso e servono risorse. Ecco perché ho scritto in altra sede che la Tav è un progetto monco, partito male, che rischia di andare peggio se non lo si riconverte chiaramente più sulle merci che sul trasporto super veloce di persone. Possiamo forse spendere così tante risorse solo per fare viaggiare più veloci i passeggeri? È ovvio che no! Una infrastruttura del genere ha senso solo

La Tav e le Ferrovie sul binario morto

FULVIA BANDOLI

Sesso accade che si cominci a discutere di un tema a partire dall'ultimo atto...ma un po' di storia aiuterebbe a capire e a decidere.

La mobilità è un nodo centrale per lo sviluppo di un qualsiasi Paese e la nostra è molto al di sotto degli standard europei, sia per quel che riguarda la mobilità urbana ed extraurbana sia per quanto attiene il trasporto delle merci.

Il settore della mobilità inoltre è quello che consente i risparmi energetici più consistenti, perché con lo spostamento dalla gomma al ferro e al mare del 25-30% delle merci è chiaro che avremmo un calo secco dei consumi energetici, un notevole miglioramento della sicurezza stradale e una diminuzione delle emissioni in atmosfera, diminuzione che ci aiuterebbe a rispettare finalmente il protocollo di Kyoto e gli impegni che ci siamo presi.

Fatte queste due premesse arriviamo al nocciolo della discussione in corso: quando parliamo di ferrovie sarebbe bene pensare a tutto il sistema ferroviario italiano... anche a quello a bassa e media velocità...che è diventato, negli ultimi anni, ancora più lento, inospitale, non puntuale, e in molti casi è proprio scomparso, soprattutto in alcune tratte dedicate al trasporto locale, vitale per i lavoratori pendolari, per i giovani e per gli anziani. Una vera rete ferroviaria è tale se è completa ed efficiente in tutte le sue parti, se non ha vistose lacune, se mette in comunicazione i territori anche più marginali con le direttrici principali. Non è tale se alcuni rami sono nuovi e veloci e altri in stato di abbandono, di manutenzione carente, di forte disfunzionalità.

Mi aspetterei un ragionamento a tutta "rete" quando parliamo di ferrovie e non a camere stagne...dove chi si occupa della rete veloce non sa o fa finta di non sapere cosa accade sul resto della rete. Noi, per dare al paese un sistema di mobilità all'altezza dei tempi, dovremo per forza lavorare sull'insieme del sistema.

La TAV nacque 15 anni or sono ed era, nella proposta originaria di FF.SS, un progetto che interessava solo il trasporto super veloce delle persone. Un ampio fronte di ambientalisti, di associazioni e molti esperti di mobilità misero in campo, immediatamente, una proposta alternativa: raddoppiare tutte le linee ferroviarie, accanto a quelle esistenti, utilizzando i pendolini (oggi gli eurostar), treni già abbastanza veloci, senza cambiare radicalmente tipo di binari e treni. Questa nostra proposta prevedeva così una rete interamente dedicata alle merci e una ai passeggeri, senza impegnarsi in un progetto come la Tav che aveva tante incognite, costi enormi e tempi di realizzazione lunghissimi...La nostra inoltre era una proposta che si sposava assai meglio con le caratteristiche orografiche e geografiche dell'Italia e questo non è un dato da poco, in un paese fortemente dissestato quale noi siamo. Fu una proposta che restò sui tavoli della discussione per vari anni, sostenuta da trasportisti molto esperti, primo tra tutti voglio qui ricordare il professor Zambrini, che molto si spese a sostegno di quella ipotesi. Ma non tutte le battaglie si vincono...sul nucleare andò bene, sulla Tav no! Pur ritenendo tuttora che si trattasse di un

<p>Direttore Responsabile Antonio Padellaro Vicedirettori Pietro Spataro (Vicario) Rinaldo Gianola Luca Landò Redattori Capo Paolo Branca (centrale) Nuccio Ciccone Rinaldo Pergolini Art director Fabio Ferrari Progetto grafico Paolo Residori & Associati</p>		<p>LU CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE Presidente Mariolina Maruccci Amministratore delegato Giorgio Poidomani Consiglieri Raimondo Becchis, Francesco D'Ettore Giancarlo Giglio, Giuseppe Mazzini</p>	
<p>Redazione ● 00153 Roma via Benaglia, 25 tel. 06 585571 fax 06 58557219</p>		<p>NUOVA INIZIATIVA EDITORIALE S.P.A. Sede legale via San Marino, 12 00198 Roma Iscrizione al numero 243 del Registro nazionale della stampa del Tribunale di Roma. Quotidiano dei Gruppi parlamentari dei Democratici di Sinistra - P.I.U.V. Certificato n. 5534 del 16/12/2005 Iscrizione come giornale murale nel registro del tribunale di Roma n. 4555</p>	
<p>● 20124 Milano, via Antonio da Ricasano, 2 tel. 02 8969811 fax 02 89698140</p>		<p>● STS S.p.A. Strada 56, 35 (Zona Industriale) 95030 Piano D'Arce (CT) Distribuzione ● A&G Marco S.p.A. 20126 Milano, via Fortezza, 27 ● Publikompass S.p.A. via Carducci, 29 20123 Milano tel. 02 24424712 fax 02 24424490 - 02 24424550</p>	
<p>● 40133 Bologna via del Giglio, 5 tel. 051 315911 fax 051 3140039</p>		<p>● Ed. Telematema Sud Srl Località S. Stefano, 82038 Vialelmo (BN) ● Unione Sarda S.p.A. Viale Elmas, 112 09100 Cagliari</p>	
<p>● 50136 Firenze via Mannelli, 103 tel. 055 200451 fax 055 2466499</p>		<p>La tiratura del 3 marzo è stata di 139.571 copie</p>	