

Cara Unità

Torna il linciaggio mediatico: facce di bronzo attaccano la Cgil

Cara Unità, non appena si è diffusa la notizia dell'arresto di presunti terroristi di sinistra, alcuni dei quali iscritti alla Cgil, su alcuni media si è scatenato il linciaggio mediatico al più grande sindacato italiano. La Cgil non ha bisogno della nostra solidarietà perché i suoi 100 anni di gloriosa presenza a fianco dei lavoratori sono quanto di più bello e di più democratico ci sia nella storia dello Stato italiano. La sua lealtà al sistema democratico e all'ordinamento italiano non può essere messa in discussione, da nessuno. Come negli anni di piombo anche adesso la forza delle idee che ci vengono dalla storia del movimento operaio aiuterà a sconfiggere il terrorismo e a convincere che il confronto, per quanto aspro sia, non può e non deve mai tramutarsi in violenza.

Una notazione finale viene in mente: adesso che Ilda Boccassini si occupa di que-

sta inchiesta è un buon magistrato, quando si occupa dei reati di Berlusconi è una toga rossa... Misteri italiani. Grazie di esistere Cgil!

Adolfo Treglia
presidente di Tempi Moderni Puglia

Ecco perché la Chiesa deve cambiare e in tempi rapidi

Cara Unità, prendo spunto dal titolo che era in prima pagina ieri: «E se il bersaglio fosse il Pd?». È assai probabile che il bersaglio di breve periodo della Cei sia il costituente Partito Democratico, ma c'è di più, molto di più. Sono due i modelli storici di rapporti della Chiesa con il potere politico. Uno è quello dell'Impero Romano, durato fino a Costantino, e l'altro è quello di Carlo Magno, che è durato fino al 1918 con la caduta degli Asburgo. Nel secondo c'è uno strettissimo legame tra potere e Chiesa cattolica e/o Ortodossa. Il Cristianesimo fa da retroterra culturale al potere politico e ne ha in cambio la protezione, anche formale del proprio status. Nel primo c'è una parità sostanziale di tutte le culture con uno Stato laico che pone tutti sullo stesso piano.

Nel secondo caso la Chiesa è fatta da "amministratori" della fede, nel primo da "missionari"; nel secondo si nasce cattolici, nel primo è una conquista. Una riprova? Quali sono i confini dell'Europa? Per la Chiesa dall'Atlantico agli Urali, e ovviamente la costa Nord del Mediterraneo.

Per Bruxelles il Mediterraneo non è più un confine, ma un mare interno perché il progetto dell'Unione Europea coinvolge anche i Paesi del Nord Africa e, non a caso, la Turchia. Dunque si prospetta una Chiesa che deve riformare radicalmente il proprio essere, da protetta e costretta a diventare missionaria. Un salto enorme, soprattutto per quella italiana, che cancella quasi 17 secoli di storia, da Costantino ad oggi.

La Chiesa italiana si è riparata a lungo dietro la figura di grandi papi, ma che non ha saputo, e/o voluto, leggere i segni della storia, come in altre occasioni ha saputo fare con superba autorevolezza. Non è un caso infatti che gli osservatori più attenti constano l'aggressività della gerarchia vaticana, e l'indifferenza, quando non la condivisione dei Dico, delle varie comunità sparse per la penisola.

La mia indignazione per la Chiesa che si scaglia contro i Dico

Cara Unità, sento fortemente il bisogno di esprimere, da cittadino italiano, una severa protesta, per le pesanti ingerenze nelle questioni politiche del nostro Paese, da parte delle gerarchie ecclesiastiche. Se da un lato in alcuni Paesi, i cattolici lottano per affermare, come è giusto che sia, il loro diritto alla libertà religiosa, perché poi i cittadini italiani devono sopportare lo stato del Va-

ticano che pretende di condizionare le scelte che spettano al Parlamento italiano?

Sulla questione delle coppie di fatto è necessario che i giornali informino più dettagliatamente i lettori, su come è cambiato il costume nel nostro Paese, affinché si sappia che sono centinaia di migliaia, le persone in attesa di norme giuridiche che tutelino quanti possono vantare diritti, che altrimenti non vedrebbero mai affermati. Si sente continuamente dire che la famiglia è in pericolo a causa delle nuove norme che il governo propone con i Dico. È ridicolo. Le più grandi difficoltà a metter su famiglia, soprattutto per i giovani, sono sempre le stesse: un lavoro stabile, ed una casa, altro che storie.

Bruno Ferrante

Tangentopoli e quel giornalista «pentito» che non sono io...

La vostra rubricista Maria Novella Oppo, ieri, è incorsa in un increscioso abbaglio. A proposito della puntata di "Niente di personale" andata in onda domenica sera su La7, e dedicata a Tangentopoli, ha titolato "Il pentito" e ha scritto che «tra i giornalisti che pubblicarono le notizie senza censure, oggi ce n'è qualcuno (tipo Filippo Facci) che si vergogna di aver fatto il suo lavoro e accusa i colleghi di aver fornito ai giudici le liste dei corrotti». Ebbene, è il contrario. La discussione, peraltro ormai datata, era tra quattro componenti dell'allora inossidabile pool dei giornali-

sti e un altro giornalista, lo scrivente, che del pool giudiziario a redazione unificata non ha mai fatto parte: perché non voleva e perché non ce lo volevano. A fronte del giornalismo-fotocopia di quegli anni, in altre parole, il sottoscritto era nelle chiare vesti di chi un pentimento, o quantomeno un'autocritica, chiedeva semmai ai propri colleghi.

Filippo Facci

Non capisco bene quale sia l'increscioso abbaglio. Filippo Facci spiega, meglio di me, proprio quello che avevo colto durante la visione del programma. E cioè che, mentre gli altri giornalisti che hanno seguito Tangentopoli erano preoccupati di rievocare il crollo di un mondo corrotto che, per così dire, veniva giù da sé, a lui premeva soprattutto accusare i colleghi di essersi fatti non solo strumento dei giudici, ma quasi loro istigatori. Impresione che esce confermata dal fatto che ora chiede addirittura una loro autocritica. Quanto al titolo, non ho bisogno di spiegarli che non l'ho fatto io. Comunque, posso aver schematizzato, dovendo ridurre cronaca e commento, come sempre, a poche righe. Perciò, Facci ha fatto bene a precisare e mettere nella giusta luce la sua posizione. Non si è mai abbastanza condiscendenti con se stessi.

m. n. o.

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**

FRA LE RIGHE

LIDIA RAVERA

Pagare le tasse e sentirsi felici

«Noi firmatari di quest'appello paghiamo le tasse sui nostri redditi e siamo orgogliosi di contribuire alla spesa pubblica, necessaria per il progresso, la coesione sociale e la sicurezza della Francia». La Francia, appunto. L'ho letta su «Internazionale» (ripresa da «Liberation», vedi «striscia rossa di oggi») questa bella lettera. Si tratta di un gruppo di cittadini che si dichiara favorevole a una democrazia che riduca le disuguaglianze, che dichiara di volere un'«imposta progressiva sulla successione» per favorire un'economia di mercato, un mercato libero, dove il privilegio ereditario non soffochi la libera gara dei talenti e dei meriti. Frasi come questa: «una società che trasmette il potere economico per via ereditaria è condannata a una crescita lenta» non sperare che l'umanità abbia un futuro, che l'interesse personale, di casta o di famiglia, non sia destinato a strozzare ogni altra dinamica sociale. Almeno nei Paesi dotati di una borghesia intelligente e di un tradizionale rispetto per la cultura, quella che costa fatica e promette sviluppo, sia personale che collettivo. «I nostri redditi non vengono solo dal nostro talento», scrive questo gruppo di illuminati «che non porterebbe frutti senza le infrastrutture, le innovazioni, le conoscenze, le capacità imprenditoriali, i legami sociali che ci sono stati trasmessi dalle generazioni precedenti. È soprattutto quest'eredità che dobbiamo preservare e sviluppare». Vorrei conoscerli uno per uno, i firmatari di questa lezione di civiltà (li cercherò on line: www.alternatives-economique.fr/petition/) e mi piacerebbe che trovasse propositi da noi. Mi piacerebbe che nel dibattito politico italiano, (quel futile vicendevole scannarsi in base alle reciproche appartenenze, quel bieco guatarsi ciascuno arrampicato sulla torre delle proprie posizioni obbligate) entrasse, come un soffio d'aria pura, uno scambio di idee sulla società che vorremmo. Sui comportamenti virtuosi e

quelli da perseguire. Sui valori fondanti e quelli devianti. Sui principi e sulle regole, sulle deroghe necessarie e su quelle inaccettabili. Mi piacerebbe non regalare tutte le coscienze al Vaticano, all'infaticabile Ratzinger. Mi piacerebbe, per esempio, che ci si interrogasse seriamente sulle attuali derive tristi della ribellione giovanile. Leggo da «Repubblica»: «Sul web si moltiplicano i video violenti di studenti». A Torino in classe si maltratta un disabile, a Lecce si ficcano le mani nelle mutandine della professoressa, altrove si rompono banchi e sedie, si punta una pistola alla testa di un professore, si accendono razzi e molotov. Allo stadio, a Catania a Napoli a Salerno, leggo su «L'Espresso»: «Dei tre club di ultras due si ispirano all'estrema destra, il terzo, più incolore, si proclama religiosamente "a sostegno della nostra fede". In tutti i covi circola tanta droga: pastiglie di ecstasy e cocaina, un additivo chimico al fanatismo che rende incontrollabile l'attrazione verso la violenza». Violenza, vuoto. Sono queste le parole ricorrenti. «Acab» è la scritta sulla maglietta del giovane facinoroso, non è l'omonimo capitano ossessionato dalla Balena Bianca nel famoso romanzo di Melville, Achab, è un acronimo, sta per «All cops are bastards». Tutti i poliziotti sono bastardi. C'è un fracasso costante là fuori, fracasso e silenzio. E c'è un fiacco stupore da parte di quelli, come noi, nati prima, giovani in tempi diversi. Ma ormai anche questo è repertorio. Bisognerebbe fare uno sforzo collettivo. Provare a mettere in scena, noi (adulti? intellettuali? gente per bene? gente pacifica?) uno spettacolo un po' più attraente. Chenneso? Farci vedere più forti, più onesti, più giusti, più creativi, più felici. Meno egoisti, meno sordi, meno ripiegati su noi stessi, meno spaventati... Farci vedere, provare a diventare modelli. Come quel gruppo di cittadini francesi che vogliono pagare perché si stia tutti meglio. Che vogliono pagare le tasse.

Rigassificatori: la soluzione è in mare

MICHELE META

Il 127 agosto 1859 un anziano ferroviere in pensione, a Titusville, in Pennsylvania, con una trivella di fortuna, trovò il primo giacimento petrolifero a una profondità di 12 metri. Da allora la diffusione del petrolio fu rapidissima e in meno di 150 anni la dipendenza del pianeta dal petrolio è stata sempre più stretta. Nel 1855 i signori Benz e Daimler inventarono il primo veicolo alimentato da un motore a combustione interna. L'invenzione si diffuse rapidamente e soprattutto grazie a Henry Ford che, con i meccanismi di produzione in serie e a catena, iniziò a produrre veicoli con costi accessibili. L'automobile diventa un bene di massa, il motore di una nuova economia basata sulla velocità e l'efficienza. Nessuna altra invenzione aveva impiegato e coinvolto settori così

sto, dopo Stati Uniti e Australia, per gli autoveicoli complessivamente circolanti, pari a 654 autoveicoli per mille abitanti. In assenza di interventi decisivi da parte dei governi i consumi mondiali di energia primaria, fino al 2030, aumenteranno del 53% rispetto al fabbisogno attuale. Benché si preveda un elevato sviluppo nell'utilizzo del gas naturale, il petrolio è destinato a svolgere un ruolo dominante confermando la sua egemonia nel settore dei trasporti. I rischi di interruzione delle forniture, l'instabilità dei prezzi del petrolio e del gas, la concentrazione delle risorse presenti in pochi paesi lontani e politicamente instabili, creano forti preoccupazioni. Inoltre la domanda si concentrerà sempre più nel settore trasporti. Pertanto se si vuole intervenire per ridurre la dipendenza energetica, i livelli di inquinamento e i rischi per il pianeta è proprio nel settore dei trasporti che si deve intervenire. Non con misure emergenziali bensì con una politica di lunga durata. Se si vuole raggiungere risultati si-

ad emissioni zero e a costi contenuti, che permetta di conciliare gli aspetti ecologici con quelli economici. Solo se tale auto sarà competitiva potrà diventare realtà. È una necessità per l'umanità e per il pianeta. Nel frattempo occorre attuare una serie di misure che migliorino la situazione attuale e individuino un canale finanziario certo per almeno 10 anni. Attualmente il carico fiscale sul prezzo dei carburanti è rilevante. Su 50 euro pagate per un rifornimento di benzina, 13,27 euro rappresentano il costo effettivo del prodotto, 5,14 euro sono i ricavi lordi complessivamente percepiti da petrolieri e gestori, mentre le restanti 31,59 euro vengono incassate dallo Stato: 23,30 euro di accise e 8,29 euro di IVA che grava anche sull'accise. Anziché paventare una riduzione dell'incidenza fiscale sui prodotti petroliferi si potrebbe destinare la parte di Iva sull'accise ad un fondo nazionale per i trasporti e ad alcune misure di carattere nazionale che prevedano: la creazione di una grande impresa di logistica mediante la sinergia tra Poste Italiane e FS SpA; norme vincenti che trasferiscano i nuovi carichi di trasporto, derivanti dalla crescita economica, su ferro (come avviene ad esempio in Germania). Non si rilancia l'uso del ferro senza incentivi a chi ne esegue il trasporto. Con il progressivo avvio del sistema Alta Capacità/Alta Velocità si liberano tratte orarie sulle ferrovie per far passare molti treni merci. Occorre realizzare un piano autobus che consenta di poter acquistare almeno 10.000 nuovi automezzi a metano, elettrici e/o «ibridi» che migliorino i comfort dei viaggiatori e abbattano i livelli di inquinamento. Occorre rilanciare la «cura del ferro», con servizi ferroviari di qualità, frequenti, comodi e sicuri che invogliano a modificare abitudini e stili di vita per favorire l'uso del mezzo pubblico in grado di competere - anche per convenienza - con la mobilità individuale. Invece i contributi al trasporto pubblico locale sono fermi al 1999. E i finanziamenti statali non coprono neanche i costi dei rinnovi contrattuali dei lavoratori. Rilanciare il trasporto marittimo e idroviario. Dobbiamo porci il traguardo del diritto alla mobilità, confortevole, efficiente, ambientalmente sostenibile. Infine, per quanto riguarda l'approvvigionamento del gas e l'esigenza di superare la vulnerabilità italiana, possono supplire i trasporti via mare e le moderne tecnologie. Il dibattito che si è acceso

L'Italia deve percorrere nuove strade per aggirare i problemi legati al petrolio e alle forniture incerte del gas che rendono il nostro Paese troppo vulnerabile

diversi della filiera industriale, generando nuove opportunità di lavoro e di guadagno. Ciò ha determinato un aumento vertiginoso dei consumi di petrolio. Stando ai dati forniti dall'Agenzia Internazionale dell'Energia il comparto trasporti assorbe il 57,7% del petrolio complessivamente prodotto; il 20,1% l'industria, il 7% le residenze. Nell'ambito del sistema trasporti la quota dei consumi è così suddivisa: autoveicoli 80%, aviazione 13%, navigazione 1,8%, ferrovie 1,4%, altro 9,3%. In 20 anni gli autoveicoli circolanti al mondo sono quasi raddoppiati: dai 450 milioni del 1983, agli 861 milioni nel 2004, il 73% dei quali concentrati negli Stati Uniti, Europa e Giappone. L'Italia si colloca al primo posto, a livello mondiale, per il più ampio utilizzo di autoveicoli raggiungendo nel 2004 oltre 581 automobili per mille abitanti, e al terzo po-

gnificativi occorre intervenire sull'abnorme uso delle automobili e, in Italia, sull'autotrasporto stradale. Ciò è quanto mai necessario per l'Italia che tra i Paesi industrializzati si colloca tra i più esposti verso l'esterno per l'approvvigionamento energetico. A fronte di una dipendenza italiana dell'85%, quella della UE è mediamente del 53%. In particolare i biocarburanti potrebbero arrivare a coprire il 7% dei consumi energetici nei trasporti. Occorre darsi obiettivi e periodiche verifiche dei risultati. Effettuare un piano dettagliato che porti alla produzione dei biocarburanti per il settore trasporti: Biometanolo, Bioetanolo, Bio Erbe, Biodiesel, Biogas. Proseguire e incentivare, con maggior forza, la ricerca per condurre all'utilizzo dell'idrogeno nel settore trasporti. Penso che questa sia la strada da seguire. Il risultato da conseguire è rappresentato da un'auto pulita,

ad emissioni zero e a costi contenuti, che permetta di conciliare gli aspetti ecologici con quelli economici. Solo se tale auto sarà competitiva potrà diventare realtà. È una necessità per l'umanità e per il pianeta. Nel frattempo occorre attuare una serie di misure che migliorino la situazione attuale e individuino un canale finanziario certo per almeno 10 anni. Attualmente il carico fiscale sul prezzo dei carburanti è rilevante. Su 50 euro pagate per un rifornimento di benzina, 13,27 euro rappresentano il costo effettivo del prodotto, 5,14 euro sono i ricavi lordi complessivamente percepiti da petrolieri e gestori, mentre le restanti 31,59 euro vengono incassate dallo Stato: 23,30 euro di accise e 8,29 euro di IVA che grava anche sull'accise. Anziché paventare una riduzione dell'incidenza fiscale sui prodotti petroliferi si potrebbe destinare la parte di Iva sull'accise ad un fondo nazionale per i trasporti e ad alcune misure di carattere nazionale che prevedano: la creazione di una grande impresa di logistica mediante la sinergia tra Poste Italiane e FS SpA; norme vincenti che trasferiscano i nuovi carichi di trasporto, derivanti dalla crescita economica, su ferro (come avviene ad esempio in Germania). Non si rilancia l'uso del ferro senza incentivi a chi ne esegue il trasporto. Con il progressivo avvio del sistema Alta Capacità/Alta Velocità si liberano tratte orarie sulle ferrovie per far passare molti treni merci. Occorre realizzare un piano autobus che consenta di poter acquistare almeno 10.000 nuovi automezzi a metano, elettrici e/o «ibridi» che migliorino i comfort dei viaggiatori e abbattano i livelli di inquinamento. Occorre rilanciare la «cura del ferro», con servizi ferroviari di qualità, frequenti, comodi e sicuri che invogliano a modificare abitudini e stili di vita per favorire l'uso del mezzo pubblico in grado di competere - anche per convenienza - con la mobilità individuale. Invece i contributi al trasporto pubblico locale sono fermi al 1999. E i finanziamenti statali non coprono neanche i costi dei rinnovi contrattuali dei lavoratori. Rilanciare il trasporto marittimo e idroviario. Dobbiamo porci il traguardo del diritto alla mobilità, confortevole, efficiente, ambientalmente sostenibile. Infine, per quanto riguarda l'approvvigionamento del gas e l'esigenza di superare la vulnerabilità italiana, possono supplire i trasporti via mare e le moderne tecnologie. Il dibattito che si è acceso



sui «rigassificatori», impianti che trasformano il gas da liquido allo stato aeriforme, ha evidenziato trattarsi di «impianti ad alto rischio di incidente rilevante» e problematiche relative all'impatto ambientale. Ciò fa ritenere che sia difficile, almeno nel breve-medio

la vulnerabilità derivante da instabilità politico-istituzionali di singoli Paesi. La prima nave è entrata in esercizio negli Stati Uniti nel 2005 ed opera con buoni risultati, seguita da altre due e da una quarta prevista per il 2008. Attualmente il Re-

Esistono navi con a bordo un impianto di rigassificazione che riporta il gas da liquido a gassoso poco prima di venire scaricato a terra. Perché l'Italia non si dota di una mini flotta?

periodo, la realizzazione di alcuni dei rigassificatori previsti lungo la costa italiana. Poco tempo fa un cantiere navale sudcoreano ha svluppato un progetto e poi costruito, navi metaniere con, installato a bordo, un impianto di rigassificazione. Sostanzialmente la nave trasporta il gas liquefatto, quindi compresso in poco spazio, e lo immette a terra attraverso una tubazione sottomarina appositamente allestita. Tale tipologia evidenzia significativi vantaggi: non è alternativa al piano dei rigassificatori a terra ma è integrativa e ha il vantaggio della flessibilità; ridotte infrastrutture, limitate ad una tubazione sottomarina ed a un campo boe; impianto ambientale ridotto al minimo; forte riduzione di rischi di inquinamento e di pericolo; minori investimenti; realizzazione effettiva nel termine massimo di tre anni; ampia possibilità di approvvigionamento dai diversi Paesi fornitori; diminuzione del-

gno Unito si sta proponendo di realizzare una flotta di questo tipo di navi in grado di servire le esigenze anche di altri Paesi, esercitando in tal modo, anche un forte potere internazionale sull'energia. Penso che l'Italia debba dotarsi di una flotta di quattro o cinque navi simili, dal costo unitario di circa 300 milioni di euro, con una capacità di trasporto di 150.000 metri cubi di gas liquido che allo stato aeriforme diventano 90 milioni di metri cubi di gas. Così facendo l'Italia potrebbe anche affrancarsi dai vincoli di possibili e non prevedibili riduzioni di forniture.

Presidente IX Commissione
Trasporti, Poste e
Telecomunicazioni della Camera
dei Deputati
Il testo è tratto dall'intervento al
convegno «10 anni dopo Kyoto»
che si è tenuto il 13 febbraio a
Montecitorio