

PETROLIO E G8

Ad Aomori gli otto grandi più Cina, India e Corea: unico risultato la firma di un patto di cooperazione per l'efficienza energetica

Undici Paesi che da soli consumano due terzi dell'energia mondiale
Scajola rilancia l'opzione nucleare

L'allarme recessione arriva dal Giappone

Dal vertice l'appello ad aumentare la produzione del greggio: altrimenti sarebbe crisi globale

di Laura Matteucci / Milano

LA SFIDA Aumentare la produzione di petrolio per far fronte all'aumento dei prezzi è ormai «una necessità urgente». È la convinzione che i Paesi industrializzati del G8, insieme a Cina, India e

Corea del Sud, hanno espresso in un comunicato congiunto pubblicato al termine del vertice di Aomori in Giappone. Il prezzo del barile, ormai a 140 dollari ma che nel giro di un mese, come dicono gli esperti, potrebbe arrivare a 150, fa tremare tutte le economie mondiali. Aprendo i lavori della riunione ministeriale del G8 sull'energia, il ministro giapponese dell'Economia, Akira Amari, ricorda a tutti che il prezzo record del petrolio può comportare il rischio recessione su scala mondiale.

Definendo i prezzi dell'oro nero «un'anomalia e una sfida estrema» per la politica, il ministro ha di fatto chiesto ai partecipanti il massimo sforzo per la stabilità del mercato.

I Paesi del G8, ovvero Francia, Gran Bretagna, Germania, Canada, Italia, Russia, Giappone e Stati Uniti, insieme a Cina, Corea del Sud e India, consumano oltre il 50% dell'energia mondiale e sono responsabili di una pari percentuale di emissione di gas serra. I temi del cambiamento climatico e dell'energia sono «le due facce della stessa medaglia», continua il ministro del Giappone, proponendo soluzioni come il risparmio energetico, le forme di energia alternative e l'innovazione tecnologica per fronteggiarli contemporaneamente.

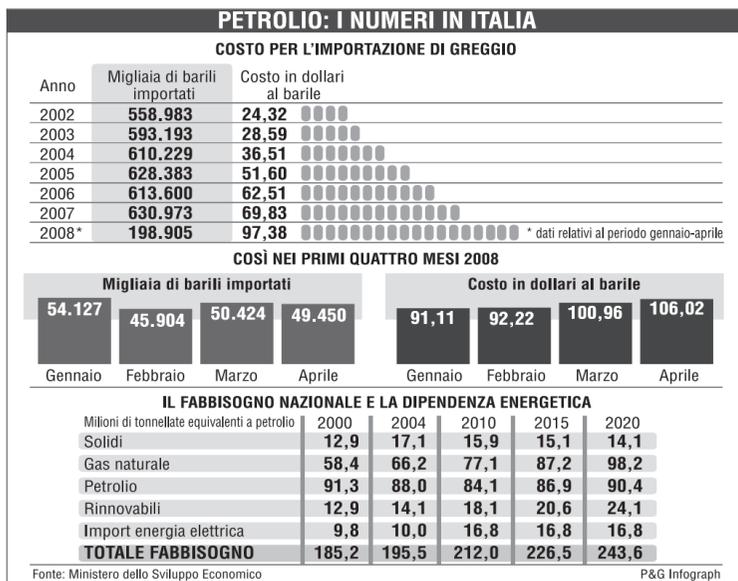
La risposta dei ministri dell'Energia sta nella nota congiunta diffusa al termine del vertice, in cui viene dichiarato che c'è la «necessità urgente di aumentare gli investimenti nel settore energetico».

Dall'Italia, presente con il ministro allo Sviluppo Claudio Scajola, la conferma del cambio di rotta con la svolta nucleare.

Il costo dell'oro nero, quintuplicato dal 2003, ha toccato due giorni fa l'ultimo record, a 138,54 dolla-

ri al barile. Gli analisti prevedono che entro luglio possa arrivare a 150. E dello stesso avviso è anche un alto dirigente della compagnia petrolifera nazionale iraniana, Mohammad Ali Khatibi, per il quale la soglia dei 150 dollari si toccherà entro l'estate. Ma gli esperti energetici sostengono che perlopiù i produttori hanno scarsa capacità di espandere la produzione. Con l'eccezione dell'Arabia Saudita, che sta producendo 9,4 milioni di barili al giorno e ha la capacità - finora però non messa in pratica - di incrementarla di 2 milioni di barili al giorno.

Del resto, anche Samuel Bodman, segretario dell'Energia Usa, ha appena ammesso che la produzione è in stallo dal 2005 a 85 milioni di barili al giorno, mentre la crescita economica, in particolare



di Cina e India, ha spinto la domanda sempre più in alto. Gli undici che si sono incontrati ad Aomori non hanno promesso

specifiche somme di denaro, ma hanno annunciato che fisseranno obiettivi in linea con le raccomandazioni dell'Agenzia del-

l'energia internazionale per una vasta espansione nelle energie rinnovabili e nell'efficienza energetica.

OPEC

Prima risposta: neppure un barile in più

I paesi membri dell'Opec tengono ferma la produzione di petrolio nonostante il prezzo sia vicino a 140 dollari al barile. Livello che il maggior paese esportatore, l'Arabia Saudita, ha definito ingiustificato. Il petrolio è aumentato vertiginosamente di oltre 16 dollari al barile (più del 13%) in due giorni di vero e proprio rally, tra giovedì e venerdì, sulla debolezza del dollaro e le crescenti tensioni tra Israele e Iran. «Credo ci sia abbastanza petrolio sul mercato» ha detto il libico Shokri Ghanem. Tra i paesi Opec l'Arabia Saudita sarebbe l'unico ad avere la capacità di incrementare la produzione in modo rapido. Ma il ministro saudita Ali al-Naimi e la sua controparte pachistana, si sono incontrati e hanno convenuto sul fatto che l'aumento del prezzo è ingiustificato e non collegato ai fondamentali del mercato.

DOMANI

Meridiana e Air One in sciopero

Sciopero di 24 ore domani, martedì, di piloti, assistenti di volo e personale di terra del Gruppo Meridiana, compresa Eurofly. Lo sciopero è stato proclamato da Filt Cgil, Fit Cisl, Uilt, Anpac, Unione Piloti, Anpav e Aprm «in aperta protesta - spiega il segretario generale della Filt Cgil, Mauro Rossi - contro il vertice aziendale e la proprietà che sembrano aver abbandonato interesse per il futuro del Gruppo». Sempre domani si asterranno dal lavoro per 4 ore dalle 12 alle 16 gli assistenti di volo Filt Cgil, Fit Cisl e Uilt della compagnia Air One ed i piloti e gli assistenti di volo Filt Cgil di Air One City Liner. «Alla base della protesta ci sono - spiega sempre Rossi - violazioni contrattuali, il mancato accordo sulle operazioni di lungo raggio e la necessità di un accordo contrattuale tra i naviganti Air One e quelli di City Liner».

L'analisi ROBERT B. REICH*

SEGUE DALLA PRIMA

Si è sempre pensato che tale livello doveva essere molto alto visto l'amore degli americani per l'automobile. Ma adesso sappiamo che c'è un punto di rottura e che non è alto come previsto dai politici. Il punto di rottura è intorno ai 4 dollari al gallone. Sappiamo che questo è il punto per il semplice fatto che all'improvviso milioni di americani stanno passando agli autobus, ai treni e alle metropolitane per recarsi al lavoro. Questa straordinaria svolta va festeggiata e non accolta con lamentele e commenti preoccupati. Il trasporto pubblico non solo riduce il traffico, ma riduce anche il fabbisogno energetico del Paese e taglia le emissioni di anidride carbonica che causano il riscaldamento globale. Il problema è che gli Stati Uniti non dispongono di una rete di mezzi di trasporto pubblici adeguata a far fronte alla nuova domanda. Ma ciò che è an-

RISPARMI Il caro combustibili dovrebbe indurre a lasciare l'auto privata, ma anche negli Usa troppi ritardi nelle infrastrutture

È l'ora di far correre i trasporti pubblici



Traffico a New York. Foto di Gregory Bull/Alp

cora più assurdo è il fatto che proprio mentre se ne ha più bisogno, in tutto il Paese si tagliano gli investimenti nel settore del trasporto pubblico. E ciò perché i costi salgono a causa del rincaro notevole della benzina che sta costringendo la gente ad abbandonare l'auto privata e i ricavi sono in declino in quanto la maggior parte dei sistemi di trasporto dipendono in larga misura dalle imposte sulle entrate anch'esse in calo a seguito della contrazione dei consumi privati determinata dalla recessione. Da un'indagine sulle aziende di trasporto pubblicata venerdì scorso emerge che il 21% degli operatori ferroviari e il 19% degli operatori di autobus stanno apportando tagli ai loro bilanci. Anche se per noi tutti è cento volte più pratico ed efficiente lasciare l'auto in garage e salire su un treno o su un autobus, le ristrettezze di bilancio delle compagnie non ci consentono di farlo.

Questa è pura follia. Se è necessario più denaro per far fronte all'aumento del costo del carburante, le aziende di trasporto possono aumentare un po' il prezzo del biglietto. Anche in caso di aumento delle tariffe la maggior parte di noi continuerebbero a trovare

più economico il mezzo pubblico rispetto all'auto privata. Ma le autorità non dovrebbero limitarsi a questo. Dovrebbero aggiungere altri servizi ed ampliare tutti i sistemi - più autobus, più treni, più treni leggeri. Nel caso non riuscissero a finanziare questi interventi emettendo obbligazioni, dovrebbero chiedere al Congresso di inserire il trasporto pubblico ai primi posti del prossimo pacchetto di misure per il rilancio dell'economia. Il trasporto pubblico è sempre stato il figliastro povero nel campo dello sviluppo infrastrutturale del Paese. In genere la risposta americana all'aumento del traffico è consistita nel raddoppio delle corsie delle autostrade, nella costruzione di nuove autostrade o ponti o gallerie. È da quasi un secolo che l'America non si occupa seriamente del problema del trasporto pubblico. La maggior parte della metropolitana di New York fu costruita oltre cen-

to anni fa. Los Angeles si è liberata dei tram da un bel po'. Il Big Dig di Boston, uno dei più grandi progetti infrastrutturali dell'America moderna, è stato progettato esclusivamente per le autovetture. Negli ultimi anni solo pochissime città lungimiranti e ambiziose, come Portland, in Oregon, hanno investito nei treni leggeri. Ma ora che la benzina costa oltre 4 dollari al gallone, le cose potrebbero cambiare. E creare in America un sistema di trasporto pubblico moderno ed efficiente non è forse il modo migliore per rilanciare l'economia, risparmiare energia e proteggere l'ambiente negli anni a venire? * già ministro del Lavoro con l'amministrazione Clinton, è professore di Politica Pubblica all'università di California a Berkeley e autore di "Reason: Why Liberals Will Win the Battle for America". © IPS Traduzione di Carlo Antonio Biscotto

Mamma Graziella: «La Linea 5 della Thyssen diventi monumento»

Protesta contro la fretta dell'azienda di trasferire l'impianto assassino a Terni. Intanto tra le famiglie si discute sul risarcimento

di Eugenio Giudice / Torino

RICHIESTE Piove ancora in città. Sembra non smettere più questo tempo novembrino, che alimenta i ricordi e la tristezza: «A me piace quando il tempo è così, mi sento meno sola», confessa Graziella Rodinò: «Quando c'è il sole, tutti vanno via». Cimitero monumentale di Torino, area di nuova edificazione, viale Regio Parco, fila 204: qui davanti, al riparo dei muri in mattoni rossi, si condivide il dolore, e quasi ogni giorno si ritrovano i parenti delle vittime dell'incendio alla ThyssenKrupp del 6 dicembre scorso. Qui ci sono i loculi di cinque delle sette vittime di quella notte, Roberto Scola, An-

tonio Schiavone e Angelo Laurino al secondo livello; Rosario Rodinò e Giuseppe Demasi a quello del terreno. Di fronte a loro un tappeto di fiori, di vasi colorati lungo diversi metri. Ci sono le foto e le scarpe della Juve, la squadra del cuore di Giuseppe e di Rosario, quella della Ferrari per Roberto. C'è la foto del papà di Roberto, morto anche lui appena trentunenne. C'è il biglietto di Noemi Laurino, figlia di Angelo, che usa il linguaggio dei sentimenti, che per una quindicina come lei vuol dire arrivare in fretta al dunque, abbreviare le parole, trasformare il "per" in una "x", l'aggettivo "mio" in "my". Sono passati sei mesi dal rogo. Ci sono la zia e la mamma di Antonio Schiavone, c'è la mamma e la sorella di Giuseppe Demasi, c'è la mamma di Roberto e il suo

compagno Salvatore Abisso, anche lui ex operaio alla ThyssenKrupp. I parenti delle vittime di quell'incendio in fabbrica si reincontrano una volta ancora, poche ore prima di incrociarsi nello studio di Renato Ambrosio, il legale che coordina il pool degli avvocati che li assistono. L'attenzione è puntata su di loro, su questa offerta pesante e che può apparire "indecente", 15 milioni di euro, la più alta nella storia giudiziaria italiana, a fronte di un tabellario che prevede per le vittime del lavoro un risarcimento, da danno morale e biologico di parecchio inferiore. La tentazione è forte. Un primo effetto questa iniziativa l'ha già raggiunto, creare un senso di imbarazzo per chi quei denari li vorrebbe accettare, come Tina Schiavone, con tre bimbi piccoli, o Eglia, la moglie di Roberto Scola, con due, o la moglie di Rocco

Marzo, i cui figli sono già grandi e lavorano, ma che non ne può più. Non parlano queste vedove, lasciano che siano i loro difensori a trovare il bandolo della matassa. È una storia difficile da affrontare. L'avvocato Luigi Chiappero, uno dei legali del pool, scarica la responsabilità sulla stampa e sostiene che l'attenzione dei media sul maxirisarcimento rischia di allontanare la soluzione. «La strada è tutta in salita» sibila. Sia i Rodinò che i Demasi sono disposti ad andare fino in fondo, anche da soli, e così è anche per i Santino, contrari allo sconto di pena che seguirebbe inevitabilmente l'accordo extragiudiziale. «A me i soldi non servono, ho di che vivere - dice la signora Demasi - Io lavoro, mia figlia lavora. Non saprei neppure come spendere quei soldi. È mio figlio vorrebbe così. Lui non ha prezzo ed io non scendo a patti con gli as-

sassini di mio figlio». Gli avvocati ieri sera hanno illustrato le condizioni dell'offerta Thyssen. È stata una riunione interlocutoria, le decisioni dei familiari saranno formalizzate più avanti e forse addirittura a ridosso dell'udienza preliminare del primo luglio. Ma se volesse, l'azienda potrebbe comunque considerare l'offerta irrevocabile. Se il processo si svolgerà con rito abbreviato, cadranno i vincoli sulla linea 5 dello stabilimento torinese, dove scoppio l'incendio. Non saranno acquisite nuove prove e quindi non saranno necessari ulteriori sopralluoghi. L'impianto potrà essere trasferito a Terni, come da mesi chiede la ThyssenKrupp. È un'eventualità che angoscia Graziella Rodinò: «Quell'impianto non si deve muovere da Torino - dice -, ne devono fare un monumento alle vittime sul lavoro».

Sotto l'Alto Patronato della Presidenza della Repubblica

Molte vite ricominciano dalla ricerca.

21 giugno 2008 Giornata Nazionale per la lotta contro leucemie, linfomi e mieloma.

SPECIALE NUMERO VERDE AIL - PROBLEMI EMATOLOGICI 800-226524
ATTIVO IL 23 GIUGNO 2008
Per saperne di più visita il sito www.ail.it - C/C postale 873000

ASSOCIAZIONE ITALIANA CONTRO LE LEUCEMIE, LINFOMI E MIELOMA
Sede Nazionale: via Castilina, 5 - 00152 Roma - Tel. 06/7038601