

Segue dalla prima**I timori di Mario Draghi:
con troppo rigore crescita a rischio****Marco Fortis**

Anche se resta misterioso il motivo di tanto ritardo nel varo di un provvedimento che già a giugno dello scorso anno il ministro Corrado Passera giudicava urgente.

Non a caso di nuovo ieri sia il presidente della Bce, Mario Draghi, sia il commissario europeo alle Finanze, Olli Rehn, hanno sottolineato come lo smaltimento dei pregressi delle pubbliche amministrazioni rappresenti, allo stato attuale, un passaggio fondamentale per aiutare la ripresa e riportare trasparenza nei conti pubblici in Europa. Per Draghi, pur senza un esplicito riferimento all'Italia, il pagamento dei debiti della Pa è una delle misure di stimolo principali che un Paese possa oggi dare. Misura che in alcuni casi può valere diversi punti di Pil, proprio come in Italia, dove secondo un'ultima stima dell'Abigli arretrati del sistema pubblico verso le imprese ammonterebbero a 100 miliardi. Mentre anche Rehn, pur ribadendo che i vincoli del deficit e del debito non vanno sfiorati, ha fatto sapere tramite il suo portavoce che «non vede l'ora» che sia varato il nostro decreto legge. Il pagamento degli arretrati in Italia non è solo un fatto di civiltà ma anche una misura che potrebbe rivelarsi assai fruttuosa per la ripresa della nostra economia in un momento in cui la stessa Europa ne ha drammaticamente bisogno.

Un'Europa dove le Borse crescono meno che altrove nel mondo, dove la ricchezza delle famiglie fatica a ricostituirsi frenando i consumi e dove la ripresa economica nella seconda parte del 2013 - come ha detto ieri Draghi - è soggetta a rischi. Rischi che non provengono più solo dalla fragilità dei Paesi periferici e dalle recessioni italiana e spagnola. Ma anche da una Germania che, a dispetto della sua superba convinzione di essere un panzer, cresce solo dello zero virgola, da una Francia assolutamente ferma e con i conti pubblici per nulla in ordine, da un'Olanda dove i mutui immobiliari pesano come un macigno sulle capacità di spesa delle famiglie e dove il deficit statale sembra più "mediterraneo" che da Paese del Nord. L'Eurozona intera è dunque in panne, il che ha spinto il presidente della Bce, che per il momento non ha abbassato i tassi, a ribadire che la politica monetaria resterà comunque ancora accomodante. In più, dopo il caso Cipro c'è il serio rischio di un nuovo focolaio di crisi finanziaria in Slovenia, che è augurabile venga affrontato con la dovuta rapidità e non come fa il paziente che rinvia la visita dal dentista fino al punto che il dente è ormai marcio e va tolto. Questo è stato il caso di Nicosia, dove si sapeva che c'era una carie grossa come una casa già da mesi ma si è fatto finta di nulla fino alla fine. Auguriamoci che il copione ora non si ripeta tal quale anche per Ljubiana.

In più, fuori dall'Eurozona c'è una Lettonia che ha l'ambizione di entrarvi rapidamente ma a cui forse andrebbe fatta prima un'accurata visita medica, perché il piccolo Paese baltico rischia di essere un nuovo caso Cipro avendo un eccesso di depositi esteri che il Fmi ha già definito preoccupante. Mentre la Danimarca cova a sua volta una bolla

immobiliare di dimensioni gigantesche a lungo sottovalutata che al suo scoppio potrebbe fare parecchio male. Un'Italia che alla fine andasse meglio delle previsioni, grazie al pagamento degli arretrati della Pa (e che magari riuscisse anche a darsi un governo almeno in grado di varare altre misure urgenti a sostegno dell'economia) farebbe dunque molto comodo a un'Europa al palo, dove un eccesso di rigore finanziario ha sin qui distrutto sistematicamente ogni germoglio di ripresa, spegnendo la crescita anche dove c'era.

Del resto, la consapevolezza che di troppo rigore si può anche morire comincia a farsi strada a Bruxelles e per questo è stato dato più tempo a Francia e Spagna per rientrare negli obblighi sul deficit. Mentre all'Italia, come premio per aver fatto i "compiti a casa", è stato dato il via libera sullo smaltimento dei debiti della Pa. Ciò non significa che l'Europa debba rinnegare la via delle riforme strutturali, del consolidamento fiscale e della ristrutturazione del sistema finanziario, la cui importanza ieri è stata ribadita da Draghi. Ma quella del rigore è una via che va percorsa col giusto equilibrio senza generare disoccupazione di massa e decrescita, disperazione diffusa tra la gente e crescenti demotivazioni verso la causa europea. L'euro è nato per essere la moneta di una regione prospera del mondo, non per essere una trappola di povertà.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segue dalla prima**Lezioni coreane
senza difesa
non c'è la pace****Remo Bodei**

Lo stesso discorso, su scala immensamente maggiore, vale per un eventuale attacco preventivo statunitense sul suolo nord-coreano (sarebbe, infatti, militarmente più carico di fatali conseguenze, dello strike immaginato da Netanyahu per impedire all'Iran di impossessarsi di armi atomiche).

Ma restano almeno altri due interrogativi ineludibili, con forti implicazioni morali. Possono dittatori che non mostrano un rispetto per la vita umana (quella dei propri concittadini o dei loro nemici) imporsi su paesi che invece difendono la vita delle persone e che non vogliono metterla eccessivamente in pericolo? Per inciso, è significativo il fatto che ormai i soldati e i sottufficiali dell'esercito americano vengono in percentuali elevate da uomini e donne dei ceti più poveri, neri o latini, che si arruolano e vanno eventualmente a morire per mantenere se stessi e le loro famiglie. Infine, contro quanti si immaginano un mondo senza eserciti e senza guerre, è possibile vivere disarmati, pur senza essere aggressivi e militaristi, quando qualcuno attenta alla nostra stessa esistenza? L'India, la patria di Gandhi, è attualmente il paese al mondo che acquista più armi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Segue dalla prima**Napoli, in coda 67 ore all'anno
così stress e affari vanno in fumo****Ennio Cascetta**

Le conseguenze sono numerose. Innanzitutto una peggiore qualità della vita: giorni di vita sottratti ad altre attività più utili e/o più piacevoli e ricadute sulla salute in termini di stress e sovraccarico del sistema nervoso e circolatorio. Ma anche danni economici: milioni di ore sottratte alla produzione e costi di spostamento delle merci aumentati. Infine, e non meno importanti, danni sull'ambiente; quando il traffico procede più lentamente aumentano, a parità di chilometri percorsi, il consumo di carburante, i gas serra e la quantità di particelle sospese tanto dannose alla salute. Costi elevati che però non sono uguali nelle diverse città e che dipendono innanzitutto dalla quantità di spostamenti che avvengono in auto e dalla capacità della rete stradale disponibile. Se la capacità di smaltimento delle strade è insufficiente rispetto ai flussi veicolari si creano ritardi e congestioni. Qui si differenziano le scelte delle diverse città, qui si manifesta lo spread della mobilità sostenibile del nostro Paese. In Italia la mobilità urbana dipende troppo dall'automobile e usa troppo poco piedi, bici, trasporto pubblico. Risultato di scelte di politica dei trasporti a mio avviso miope che ci hanno consegnato un Paese che ha la più alta dotazione di auto per abitante d'Europa e la più bassa dotazione di metropolitane e

tram. In questo quadro Napoli sta attraversando una fase difficile di scelte contraddittorie che contribuiscono a peggiorare le cose, a farci trascorrere fermi nel traffico più ore di quelle che potremmo. Infatti da un lato si è ridotto il servizio di trasporto pubblico, dall'altro si è ridotta l'accessibilità e la capacità della rete viaria. Negli ultimi quindici anni il trasporto pubblico in città era cresciuto molto, innanzitutto con la attivazione di 23 chilometri di metropolitana nella sola Napoli e con un aumento di oltre il settantacinque per cento degli utenti del trasporto su ferro in città. Oggi bus dell'ANM che circolano ogni giorno si sono letteralmente dimezzati, i treni che percorrono la linea tre della circumvesuviana nelle zone est si sono più che dimezzati così come quelli di Cumana e Circumflegrea, si è ridotta la frequenza dei treni della linea due. Anche i treni della linea uno, il metrò dell'arte, si sono ridotti sia nella frequenza dei passaggi che nella estensione dell'orario di servizio. Bene, a fronte di questo vistoso crollo del trasporto pubblico, si sono messe in atto scelte che hanno di fatto impedito l'uso dell'auto per accedere ad ampie aree del territorio cittadino, le famose ZTL del centro e di via Caracciolo in particolare, e si sono ridotte significativamente le superfici stradali disponibili per la circolazione.

Si tratta, beninteso, di misure di politica della mobilità adottate da diverse città italiane ed europee che però, per essere efficaci, devono rispettare tre condizioni: devono essere ben progettate, ben eseguite e ben sostenute da un aumento del trasporto pubblico. Tutte e tre le condizioni richiedono risorse. Risorse tecniche ed economiche per gli studi di traffico necessari per ottimizzare gli interventi, risorse per la realizzazione delle aree pedonali, l'arredo urbano, il rifacimento delle pavimentazioni e dei marciapiedi, risorse per il potenziamento dei servizi di trasporto su gomma e su ferro. A Napoli queste risorse non sono state investite a causa delle condizioni precarie del bilancio del Comune. Ma questa non è una motivazione sufficiente. Non è detto che se non ci sono soldi si devono per forza fare le cose. Il risultato potrebbe essere addirittura peggiore rispetto al non intervento. È quello che è a mio avviso è successo a Napoli. La riduzione del traffico veicolare dovuta alla crisi economica e ai provvedimenti di chiusura delle ZTL è stata più che compensata dalla riduzione delle strade disponibili, causando aumenti di congestione sul resto della rete stradale, ad iniziare dalla Tangenziale e dal Corso Vittorio Emanuele, aumenti dei ritardi ed aumenti delle emissioni inquinanti.

In definitiva oggi a Napoli, secondo i primi risultati di alcune ricerche, si perde più tempo nel traffico e si inquina di più di quanto succedeva fino a qualche anno fa. Con buona pace della mobilità sostenibile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fatti & Persone

Germania - Dopo il restauro, la "Flügelauto" (l'auto alata) viene rimessa al suo posto sul tetto del "Kölnischer Stadtmuseum" di Colonia, proprio davanti alla grande

cattedrale. La scultura, realizzata nel '91 da Ha Schult (nome d'arte di Hans-Jürgen Schult) nell'ambito della manifestazione "Fetisch Auto" riproduce fedelmente una Ford Fiesta

La posta dei lettori**Troppo facile
avvicinarsi alla Merkel****Massimo Coppa Zenari**
ISCHIA

Al di là dello stucchevole, annuale e ripetitivo balletto delle lamentele del cancelliere tedesco Angela Merkel per la privacy violata dai paparazzi sull'isola d'Ischia, vorrei notare un aspetto non trascurabile e non secondario di tutta questa vicenda. Che livello di sicurezza viene garantito ad un personaggio di livello così elevato? A me sembra molto basso. Le falle del sistema sono evidenti: si presentano con la chiarezza meridiana di una nitida fotografia. Com'è ammissibile che, nel mondo contemporaneo, sia possibile inquadrare con tanta facilità un capo di governo in un obiettivo (per fortuna, per ora, solo fotografico) mentre si trova non

all'aperto, non in uno spazio pubblico, non in una sfilata, ma in un ambiente teoricamente chiuso e circoscritto quale un albergo? Come è stata organizzata la protezione del Cancelliere? Quanta responsabilità ricade sui servizi di sicurezza tedeschi e quanta sulle forze dell'ordine italiane? Chi decide, in Italia, come deve essere protetto un ospite straniero di alto livello? Cordiali saluti

**Imprigionati
dalla Ztl****Vinci Parti**
EMAIL

Stamattina da Mergellina a piazza Municipio, 55 minuti di auto grazie alla cervellottica Ztl del sindaco. Percorso: piazza Sannazaro, poi corso Vittorio Emanuele, via Andrea d'Isernia (e qui incomincia il caos: ze-

ro vigili fino a piazza Amedeo con macchine e motorini in sosta vietata su entrambi i lati della strada a bloccare il traffico), poi via Biagio da Morcone, via Crispi, piazza Amedeo, piazza San Pasquale, Riviera di Chiaia piazza Vittoria, galleria, via Acton...

Ma qui la grande sorpresa è stata vedere che sull'altro lato della strada i vigili bloccavano le auto in direzione di piazza Vittoria (l'idea al ritorno era quella di tornare a Posillipo andando nel tratto di Riviera ancora aperto, verso p.zza S. Pasquale, poi via dei Mille, p.zza Amedeo, eccetera).

Invece, se il sindaco blocca le auto già davanti ai Cavalli di Bronzo, spiegatemi come deve fare a tornare a casa la gente che abita a Posillipo, Fuorigrotta, Pianura e Bagno? Al rientro dal lavoro è impossibile ritornare a casa. Oltretutto essendo chiuse

piazza Dante a via Nardone, per tornare a casa bisogna solo andare a prendere la Tangenziale a Corso Malta. Ma vi rendete conto?!!!

**Il nuovo Presidente
e i veti incrociati****Margherita Capanna**
ALAGNA VAL SESIA (VC)

Si tornerà a votare, probabilmente a settembre, giusto il tempo di varare una nuova legge elettorale, di eleggere un nuovo presidente della Repubblica che dovrà avere determinate caratteristiche. Non deve essere di destra per non compiacere Berlusconi e per non permettere che il prossimo sia egli stesso. Non deve essere di sinistra, per non dispiacere a Berlusconi già infastidito per aver visto le Camere preda delle sinistre, e per non dire che in Italia si eleggono solo presidenti comunisti.

Non può essere di centro, non esistendo più il centro, estinto dopo le ultime elezioni.

Da escludere anche un tecnico, gli italiani dopo il governo Monti non tollerano neanche lontanamente l'ipotesi di vederlo ogni 31 dicembre per i prossimi 7 anni. No a grillini vari, non si può avere come Presidente uno che dovrebbe risolvere i problemi a colpi di ignoranza costituzionale e istituzionale, magari candidato solo per aver fatto il capoclasse in gioventù.

L'apice dello humor poi lo si raggiunge ipotizzando che entro settembre si riesca da avere una legge elettorale perfettamente funzionante. L'attuale "porcellum" è in piedi dal 2005 e nessuno è stato in grado di offrire o far approvare qualcosa di meglio in tutti questi anni. Dovrebbero riuscirci ora in neppure sei mesi?

**I nostri marò
vittime dell'ipocrisia****Giacomo Della Guardia**
EMAIL

Un altro ministro che piange. Il penultimo suggerì una battuta amara a proposito delle gravi misure lacrime e sangue: "Il ministro ci ha messo le lacrime e gli Italiani il sangue". Stavolta l'Italia ci ha rimesso la faccia e il ministro si è commosso per i fucili strapazzati: "Scusate se non vi abbiamo riportato a casa". Ma quando? Ora che la frittata era fatta e stracotta? Chi cavolo è stato a non riportare allora nave e fanti in patria? E chi diavolo poteva venire in mente poi di non rispettare la parola data? Ci sarebbe da piangere disperatamente per tutta questa ipocrisia-ippocrisia dominante. Si piange però sui marò lontani dagli affetti familiari. Sia chiaro che ad essi spetta tutta la

nostra comprensione per essere incappati nella stupidità nazionale, ma ove mai si appurasse (sperando di no) che hanno ammazzato volontariamente due persone per un difetto di valutazione, o (non per loro colpa) per non aver ricevuto norme di ingaggio appropriate? Un omicidio colposo non è certo infamante come altri, ma è pur sempre ben altro da qualcosa di cui potersi vantare. Non rispettare la parola data poi è infamante, come lo è anche non pagare le prestazioni ricevute, togliere a chi vive di stenti, dare troppo a chi ha già tanto (e che spesso ha già tanto sottratto), non dare lavoro dove invece urge lavoro, perdere e togliere dignità nella giustizia e nelle galere, far fuggire disperati talenti verso mete straniere, far languire nell'oblio arte, cultura e ricerca, respingere e vituperare chi chiede asilo, e di certo mi sfugge dell'altro.

IL MATTINO
FONDATA NEL 1892Direttore Responsabile
Alessandro BarbanoVicedirettore
Federico Monga
Uff. Redattore capo centrale
Antonello Velardi (responsabile)
Francesco De Core (vicario)
Vittorio Del Tufo, Gino GiaculliPresidente e Amm. delegato
Albino Majore
Consiglieri
Gaetano Caltagirone
Azzurra Caltagirone
Francesco Caltagirone**IL MATTINO S.p.A.** Sede legale via Barberini, 28 - 00187 Roma. **Redazione, amministrazione, preparazione** via Chiatamone, 65 - 80121 Napoli - Tel. 081/7947.111. **Centro stampa Napoli** ASI Caivano, località Pascarella. © Copyright **IL MATTINO S.p.A.** - Tutti i diritti sono riservati. **Concessionaria di Pubblicità PIEMME S.p.A.** via Arcofano n.58 (palazzo Il Mattino) - 80121 Napoli, Tel.081/2473111 - Fax 081/2473220. Copie arretrate: Tel.081/7364282; fax 081/7303133. Registrazione Tribunale di Napoli al numero 338 dell'aprile 1950Certificato N. 7585
del 10/12/2012