

i tweet



Card. Angelo Scola
@angeloscola

Se manca la possibilità reale di provvedere ai bisogni di coloro che amiamo, rischiamo di sentirci incapaci di amare

Mogol
@GiulioMogol

La libertà è una conquista personale. I muri spesso sono solo nella nostra mente.



Lory del Santo
@lorydelsanto

Visualizza traduzione
is it possible to be beautiful for ever?...

paolaperego
@peregopaola

Alba meravigliosa!!!! Non dormo ma almeno vedo spettacoli meravigliosi....



Selvaggia Lucarelli
@stanzaselvaggia

Il talento prima o poi viene fuori. Come l'assoluta mancanza di talento, del resto.

Segue dalla prima

Tavecchio, ma davvero c'era bisogno di sentirlo parlare?

Massimo Corcione

Ti saresti immaginato una lotta all'ultimo voto basata su come riformare un mondo per troppi aspetti arretrato, sull'idea vincente per uscire dal guado. E, invece, prima ci si è esercitati su un conteggio delle tessere da congresso democristiano dell'altro secolo, poi l'atmosfera si è scaldata per una battuta infelice e politicamente scorrettissima pronunciata da uno dei candidati, Carlo Tavecchio, anni 71, da una stagione lunghissima imperatore del settore dilettanti dove di soldi ne circolano pochissimi, di campioni non ne nascono, ma dove i voti pesano tantissimo. Ha definito mangia-banane i calciatori neri che sempre più numerosi si vedono comparire in serie A. Un tuffo all'indietro nel vituperato Ventennio, quando l'Italia sognava di costruire nell'Africa il suo impero.

La Fifa ha imposto alla federazione italiana un'inchiesta per verificare se la fattispe-

cie realizzi o meno un incitamento alla discriminazione, una pronuncia di condanna è arrivata anche dal portavoce della Comunità europea. E il fronte molto compatto delle grandi società di serie A ha cominciato a sfaldarsi: a Roma e Juventus, le prime a schierarsi contro Tavecchio, si sono aggiunte Fiorentina, Sampdoria, Cesena, ci stanno seriamente pensando Torino ed Empoli. Non siamo alla frattura verticale ma il teorema dell'unità è entrato in fortissima crisi. L'alternativa non è fortissima: Demetrio Albertini sulla questione calcio non ha un pensiero fortissimo, ma ha un pensiero. Lo appoggiano calciatori e allenatori.

Eppure la questione è chiarissima, al di sopra dei (legittimi) giudizi morali legati a qualche peccatuccio registrato nella fedina penale di Carlo Tavecchio: basta averlo sentito parlare ieri alla presentazione del calendario di serie A.

Parla da politico della primissima Repubblica, cita leggi che nessuno conosce e sulle quali nessuno potrebbe mai controbattere. Il problema non può essere semplicisticamente ridotto ai mangia-banane. È tutto il calcio a non essere mai uscito dalla Prima Repubblica. I presidenti parlano spesso alla



stessa maniera di quei politici lontani, molti di loro non sono mai cambiati da decenni. Resta un dubbio: che cosa può mai avere in comune Aurelio De Laurentiis, uno che nei contratti dei calciatori ha introdotto il codice di Hollywood, con Tavecchio che in vita sua ha amministrato il piccolo comune di Ponte al Lambro e una Lega formata da decine di migliaia di squadre che a mala pena trovavano i soldi per il pallone?

Nel mondo reale, hanno fatto irruzione Renzi e Grillo, due modi antitetici di vedere le cose, ma comunque uomini nuovi. Nello sport un anno e mezzo fa Giovanni Malagò ha interrotto un regime che tentava di perpetuarsi. Segni di innovazione nei volti, oltre che nel linguaggio, che il calcio non ha mai raccolto. Ora c'è una possibilità che, nascosta in un casco di banane, ci sia la chiave per scardinare il sistema. E questa sì, sarebbe una sorpresa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

Bolletta energetica, stangata che penalizza logistica e Sud

Ennio Cascetta

L'aumento della bolletta elettrica per il trasporto ferroviario delle merci, prevista nel decreto Competitività in via di approvazione alla Camera, fa sorgere non pochi interrogativi e spinge ad alcune riflessioni sulle conseguenze che esso potrà avere. Conseguenze che mi sembrano molto negative per il trasporto ferroviario delle merci in generale e, ancora una volta, per la logistica e lo sviluppo del Mezzogiorno in particolare. «Il mezzogiorno piattaforma logistica nel mediterraneo» è stata una delle espressioni più utilizzate negli ultimi quindici anni, non sempre a proposito, per indicare una delle prospettive e dei possibili settori di sviluppo economico del Sud. Le aspettative erano alte, soprattutto al seguito del lancio dei porti di Gioia Tauro e di Taranto come porti di transhipment, cioè porti nei quali i contenitori potessero essere sbarcati da grandi navi portacontainer per essere distribuiti, possibilmente dopo averne aperto e lavorato alcuni, sia via mare su navi più piccole, sia via terra verso il nord del Paese e i ricchi mercati centroeuropei e soprattutto tedeschi. Ma non erano solo i porti di transhipment a far sperare nel ruolo

logistico del sud. Anche i traffici crescenti dei porti regionali come Napoli e Salerno erano promettenti e la creazione di alcune strutture di eccellenza nel campo della logistica come l'Interporto di Nola promettevano un settore in grado di creare sviluppo e crescita. Oggi molte di quelle aspettative si sono ridimensionate, sia per la nostra lentezza nel realizzare gli investimenti anche più necessari come gli scavi di porti, i raccordi ferroviari con gli interporti, la rettificazione delle gallerie ferroviarie, sia per gli enormi investimenti nei porti fatti da diversi Paesi della sponda sud del mediterraneo sia infine, per la organizzazione migliore dei trasporti terrestri francesi e soprattutto tedeschi.

In questo quadro l'aumento della bolletta elettrica per il trasporto ferroviario merci è un provvedimento ulteriormente regressivo e poco comprensibile, soprattutto nel Sud. Negli ultimi anni i treni-km movimentati da Trenitalia Cargo, l'azienda di Stato, si è infatti più che dimezzato passando da 62 milioni nel 2008 ai circa 28 nel 2013. A questo vero e proprio crollo hanno cercato di sopperire le nuove Imprese Ferroviarie nate con la liberalizzazione del settore: con riferimento allo stesso periodo l'attività di queste Imprese è quasi quadruplicata, crescendo da 3,4 milioni nel 2008 a oltre 13,5 milioni nel 2013. E ciò nonostante la concessione di consistenti contributi pubblici alla sola Trenitalia Cargo, contributi che sono entrati nel mirino dell'Unione Europea per la distorsione della concor-

renza e che dal prossimo anno saranno eliminati. Ebbene in questa situazione arriva il dl Competitività che aumenta di circa tre volte il costo dell'energia e di conseguenza mediamente del 10% il costo di produzione del servizio ad Imprese che, operando tra mille difficoltà, riescono a raggiungere, nel migliore dei casi, un margine di qualche punto percentuale. Bisognerebbe aggiungere altro per concludere che si sta mettendo in discussione la sopravvivenza del trasporto merci in ferrovia con particolare accanimento verso i servizi con il sud del Paese? Ma c'è qualcosa di ancora più incomprensibile, e si potrebbe dire beffardo, nel decreto in via di conversione alla Camera. L'aumento della bolletta elettrica varrebbe solo per i collegamenti ferroviari nazionali del Nord, gli unici a una distanza tale da rendere la ferrovia una alternativa interessante, saranno penalizzati da costi maggiori, mentre quelli fra le regioni del centro-nord che non usano o usano la ferrovia solo marginalmente, non avranno aumenti di costi. Ancora, le merci scaricate in un porto italiano, Genova come Gioia Tauro, pagheranno di più il trasferimento ferroviario verso gli interporti e i terminali dai quali distribuire sul territorio italiano facendo così aumentare la già notevole quantità di merce che per raggiungere l'Italia dall'oriente e dalle americhe utilizza i porti tedeschi e olandesi e poi prosegue in treno

(a tariffa scontata) verso Sud. Insomma, mi sembra che questa misura vada in direzione opposta rispetto agli obiettivi dichiarati da questo come dai passati governi: favorire il riequilibrio gomma ferro del trasporto merci in Italia, aprire il mercato del trasporto ferroviario alla competizione di più operatori per migliorare servizi ed efficienza, rafforzare il sistema dei porti italiani, favorire lo sviluppo della logistica come settore economico attivo del Mezzogiorno, migliorare la competitività delle produzioni meridionali, ed in particolare quelle manifatturiere e agroalimentari. È ancora questo quello che si vuole? Si sono considerati gli effetti negativi di questo provvedimento a fronte dei pochi milioni di euro che dovrebbero essere ricavati dagli aumenti? Ha senso continuare a parlare di investimenti ferroviari nel Sud, come pure si continua quotidianamente a fare a fronte della riduzione del traffico merci? Penso che siano domande legittime che incrociano le politiche dei trasporti con quelle economiche, domande alle quali un Paese serio deve essere in grado di dare risposte. Possibilmente argomentate e verificabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

te anni per prostituzione minorile e concussione sul caso Ruby è stata ribaltata così come quel clamore di colpevolisti ed innocentisti. Vero che il giudice penale non può entrare nella sfera e nella vita privata di ogni cittadino se in questa non si ravvisano reati, ma come ben sappiamo quando un cittadino è anche un personaggio pubblico rappresentativo della vita politica del Paese ed in questo caso la seconda carica dello Stato ovvero il presidente del Consiglio, come lo era Berlusconi all'epoca dei fatti ciò non è onorevole. Molto difficilmente, come letteratura docet nel caso del reato di prostituzione minorile, l'affermare di non essere a conoscenza che la

persona in oggetto fosse minorene produce quegli effetti di credibilità da parte dei giudici penali, il recentissimo fatto delle baby squillo in quel di Roma con numerose condanne ne è un esempio. Magari poi in seguito verremo a sapere che il famoso "bunga bunga", termine saffico esportato dal Made in Italy ovunque, non era altro che un innocente karaoke tra educande di qualche collegio svizzero. La Cassazione sarà l'ultimo verdetto, quello definitivo, forse il coup de théâtre che potrà ribaltare nuovamente una decisione, che al di là di ogni valutazione giuridica, risulta penosa.



Il divano

Pasqua

Valerio Magrelli

*In una Pasqua azzurra e solitaria
(la città vuota, la mamma ammalata)
decido di portare mio figlio di sei anni
in bicicletta, lungo il fiume, a nord.*

*Via per il Pantheon, culla funeraria!
(nessuno in giro, la strada ventilata)
e dritti fino al Tevere, per scordare gli affanni,
luccicante e leggero da farsi in pedalo.*

*Ma dopo il Foro Italico, dalla ricca statuaria
(la ciclabile scende, più buia, malfamata)
un villaggio di nomadi, fra le baracche e i panni,
ci piomba addosso muto, con lamiere e falò.*

*Poi la pista risale in una curva d'aria
(noi ci voltammo indietro, la minaccia sventata)
trasparente di luce, lontana dai capanni
degli stranieri - zingari, clandestini, macró.*

*Così in quella giornata raggianti e leggendaria
(per la nostra famiglia, sebbene menomata)
restò quel punto nero, vergogna, disinganni,
fratellanza, paura, odio, pena, non so.*

Silvio Perrella

È un racconto disteso, che verso la fine si sfrangia in un'enumerazione di sentimenti contrastanti, finendo in un "non so". Lungo il viaggio, il racconto si è trasformato in un balbettio. E in quel balbettio il poeta risale non più il Tevere, ma il fiume di se stesso.

IL MATTINO
FONDATO NEL 1892

Direttore Responsabile
Alessandro Barbano

Vicedirettore
Federico Monga

Uff. Redattore capo centrale

Antonello Velardi (responsabile) **Francesco De Core** (vicario)
Vittorio Del Tufo, **Gino Giaculli**, **Antonella Laudisi**

Presidente 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 Pascarola. © Copyright **IL MATTINO S.p.A.** - Tutti i diritti sono riservati. **Concessionaria di Pubblicità PIEMME S.p.A.** via Arcoleo 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 1950

Certificato N. 7699
del 18/12/2013

