

L'EDITORIALE

Questo numero è dedicato ai nostri eroi

di Pasquale Merola

La redazione del Picchio, dopo sessantasette anni, ricorda una tragedia avvenuta il 2 luglio 1940, l'affondamento della nave da crociera "Arandora Star". Dopo venti giorni dalla dichiarazione di guerra di Mussolini alla Gran Bretagna, più di quattrocento nostri connazionali, civili italiani residenti in Inghilterra vennero arrestati e caricati, in condizioni disumane sulla nave diretta verso il Canada che fu poi affondata al largo della costa Irlandese da un sottomarino tedesco. Il nostro approfondimento di questo mese ha lo scopo di commemorare quegli eroi caduti in mare e mai ricordati in Italia. L'intervento tenuto a Firenze dal Console britannico Moira Macfarlane ha riconosciuto pubblicamente le pesanti responsabilità morali delle autorità britanniche. La tardiva espressione di cordoglio del Console scaturisce dalla volontà comune dei cittadini dei due paesi, di ottenere che vengano commemorati con dignità quei cittadini che per tanti sono rimasti ignorati da politici e dai media e ricordati solo dalle famiglie delle vittime.

Un plauso alla dottoressa Maria Seresa Balestracci che, con la sua opera letteraria "Arandora Star una tragedia dimenticata", risulta essere l'unica fonte storica attendibile che cerca di far luce da un punto di vista umano sulle tragiche conseguenze della guerra per i nostri connazionali in terra britannica. L'opera ha permesso di dare nuova visibilità alla tragedia. Dedico questo numero alla memoria di un mio prozio Elpidio Maccariello che in quella tragedia perse la vita e a tutti i nostri eroi per sempre dimenticati. Per coloro che volessero avere informazioni più dettagliate possono scrivere alla redazione oppure contattare il Comitato Pro Vittime Arandora Star di Bardi.

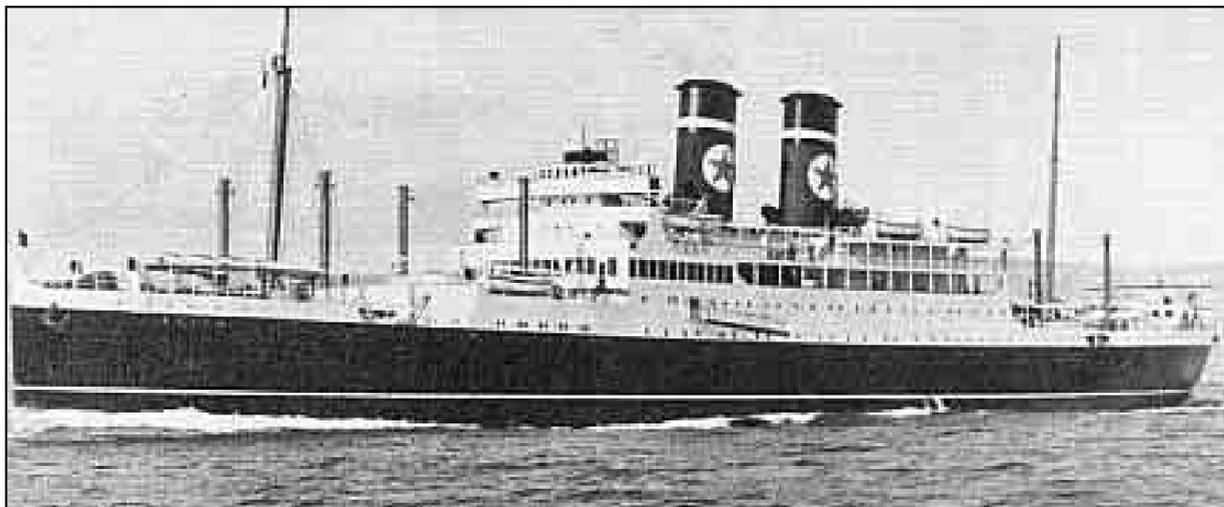
LA NOSTRA STORIA

Arandora Star: per non dimenticare

L'incredibile e doloroso ultimo viaggio di 446 nostri connazionali

di TERESA PONTILLO

La vicenda dell'Arandora Star viene da tutti definita la tragedia dimenticata. Perché pochi la conoscono, perché nessuno ne parla, pochi ne ricordano e ne commemorano le vittime. La Arandora Star era un lussuoso transatlantico da crociera di proprietà della Blue Star Line; ma le autorità inglesi decisero di utilizzarla per il trasferimento oltreoceano dei deportati. Tra questi vi erano moltissimi italiani. La storia parte da lontano. I nostri connazionali emigrati in Inghilterra negli anni '30 erano considerati ben integrati. La situazione cambiò dopo l'entrata in guerra da parte dell'Italia. Da allora gli italiani furono considerati nemici dell'Inghilterra; i servizi segreti compilarono delle liste e tantissimi italiani, anche se non dichiaratamente iscritti a partiti politici, furono arrestati. La Marina britannica ristrutturò la Arandora Star attrezzandola per il trasporto dei prigionieri, collocando addirittura del filo spinato per impedire l'accesso adalcuni ponti. Il viaggio cominciò il 30 giugno 1940, quando a Liverpool furono imbarcati 712 italiani, 478 tedeschi e austriaci, tra cui anche alcuni prigionieri di guerra, oltre a 200 soldati inglesi e ai membri dell'equipaggio. Tutti i deportati



vennero ammassati nelle cabine che, invece, ne potevano contenere a mala pena la metà. La nave partì senza scorta militare e priva dei contrassegni della Croce Rossa che avrebbero potuto rendere palese la presenza di prigionieri a bordo. Dopo appena un giorno di navigazione, giunta di fronte alle coste dell'Irlanda l'Arandora Star fu intercettata dal sottomarino U47 comandato da Gunther Prien, un sottomarino soprannominato "il toro" perché aveva già affondato numerose navi inglesi. Prien rientrava dopo

una campagna di guerra, per questo disponeva a bordo solo di un siluro. Avvistata, la Arandora fu scambiata per una nave nemica, per un pericolo. Per questo ordinò immediatamente il lancio del siluro. Il transatlantico inglese fu colpito in pieno e affondò nel giro di circa mezz'ora, e con esso quasi tutti i prigionieri che al momento dell'imbarco non avevano ricevuto alcuna istruzione da seguire in caso d'emergenza. Alcuni utilizzarono le scialuppe d'emergenza, ma i posti si esaurirono quasi

subito. Altri, non intravedendo alcuna altra possibilità, decisero di tuffarsi in mare dal ponte. L'Arandora Star si inabissò con a bordo ancora centinaia di uomini disperati ed attaccati alle ringhiere del ponte. La maggioranza degli uomini in acqua, ed ancora aggrappati ai relitti, non sopravvisse alle acque gelide del Mare del Nord. Il bilancio complessivo delle vittime italiane accertate ammonta a 446. I loro corpi non furono mai recuperati e restituiti alle famiglie. I sopravvissuti vennero soccorsi dopo alcune ore dal

l'incrociatore canadese Saint Laurent che li trasportò in Scozia. I feriti furono trattenuti nel Regno Unito e successivamente internati nel campo dell'Isola di Man, dove erano tutti gli altri italiani arrestati il 10 giugno.

I circa 200 sopravvissuti in buone condizioni di salute invece, furono di nuovo imbarcati. Presero posto sulla nave Dunera che salpava diretta verso l'Australia. Durante il viaggio, che durò quasi due mesi, si moltiplicarono i maltrattamenti contro i prigionieri.

segue a pagina 4

E TRA LE NUMEROSE VITTIME FIGURANO ANCHE QUATTRO CASERTANI

L'elenco delle vittime è notevole, ed è stato completato solo di recente dopo un lavoro lungo ed elaborato. A testimonianza di quanto è difficile ricordare e 'scavare' in questa tragedia. Digitando sul motore di ricerca, con l'ausilio di internet, è possibile consultare l'elenco completo e scoprire così l'identità dei nostri oltre quattrocento connazionali che hanno perso la vita in quel tragico giorno di sessanta anni fa quando fu affondato da un siluro inglese. Scorrendo l'elenco, quindi, è possibile verificare che l'identità, ma anche le origini di quelli che potremmo chiamare eroi. Non occorre spostarsi troppo lungo il nostro stivale per scoprire che la tragedia ci ha toccato proprio da vicino. Pochi sono i Comuni che ricordano la tragedia e ne commemorano le vittime. Aveva 16 anni il più giovane tra i nostri caduti, Luigi Gonzaga di Bedonia nel Parmense, 68 i

due più anziani, Silvestro D'Ambrosio, emigrato da Picinisco, Frosinone, ad Hamilton nel lontano 1898, e Domenico Marchesi, che da Codogno arrivò a Londra. D'Ambrosio, affogato assieme al fratello 7 anni più giovane, Francesco. Nell'elenco figurano anche quattro casertani, undici napoletani e tre originari della Provincia di Salerno. Questo solo per ricordare le vittime della Regione Campania.

Giovanni Battista Virno, Pietro Trombetta, Luigi Salsano: sono le vittime salernitane.

Domenico Quaranta, Enrico Muzzii, Giuseppe Monti, Giulio Montagna, Guido Maiuri, Raffaele Luise, Guglielmo Fantini, Vittorio Ciarli, Salvatore Gaetano Breglia, Mario Federico Cattolico e Carlo De Rosa sono invece gli uomini originari della provincia di Napoli che hanno perso la vita con l'affonda-

mento dell'Arandora Star.

Pasquale De Marco, Carlo Frizzi entrambi di Caserta, **Elpidio Maccariello** di Casapulla e **Domenico Mancini** di Sessa Aurunca.

Per ragioni di spazio non abbiamo pubblicato l'elenco completo, che è possibile comunque consultare sul sito internet. Nel trattare la tragedia abbiamo preferito dare spazio solo ai nostri 'compaesani', alle vittime originarie della Regione Campania, esclusivamente per testimoniare che è una tragedia che riguarda tutti noi da vicino, nessuna zona dello stivale è esclusa. Ed anche per fare un appunto alle varie amministrazioni: le commemorazioni servono per sottolineare la nostra storia, per farla conoscere anche ai più giovani. E non va mai rinnegata.

segue a pagina 4

Le vicende più note

La storia dell' "inaffondabile" Titanic e la gloria italiana: l'Andrea Doria

a pagina 2

La polemica

Il discusso volo di Stato di Mastella e gli altri privilegi parlamentari

a pagina 3

Prezzi

Sarà un autunno di rincari: previsti aumenti di acqua, gas e luce

a pagina 3

Il problema

Cambiamenti climatici: un'emergenza planetaria sottovalutata

a pagina 4

L'approfondimento

L'ormai tristemente diffuso fenomeno del bullismo nelle scuole: l'analisi

a pagina 4

DRINK & BEVERAGE
SODDISFA IL PIACERE DELLA TUA SETE
DISTRIBUZIONE BEVANDE

CONSEGNA A DOMICILIO IN 24 ORE
CON PREZZI DA DEPOSITO.....

SEDE OPERATIVA: VIA DEGLI SPIRITI (NEI PRESSI DEL CIMITERO) S.MARIA C.V. (CE) TEL. FAX

0823/843237

APERTI LA DOMENICA MATTINA

PAIDÉIA
Nuovi orizzonti
Istituto Comprensivo Paritario Parificato

Nido autorizzato
Scuola dell'infanzia
Scuola primaria
Assistenza scolastica
Attività sportive

Via Galatina n.c. S. Angelo in Formis (Capua)
Tel. 0823.844004 - 3388463225

N&G Auto

Via del Lavoro - S. Maria C.V. (CE) - Telefax 0823 799 425
Portata IVA 02 77 22 001 610

MARCA/MODELLO	C.C.	COLORE	OPTIONAL	ANNO	PREZZO
VW GOLF	1900	NERO	HIGHLINE	2000	6.500,00
FORD MODUS	1300	GRIGIO MET	FULL	05	IN SEDE
RENAULT CLIO	1200	GRIGIO MET	V.E.C.C.	96	1.900,00
HYUNDAI GEZZ	1000	GRIGIO MET.	FULL	2003	6.950,00
LANCIA THESIS	2400	VARI COLORI	FULL	2003	A partire da € 12000
FIAT PUNTO ELX 4P	1200	GRIGIO MET		97	
FIAT PUNTO	1100		V.E.C.C.	97	
FIAT PUNTO ELX	1200	GRIGIA ARGENTO	FULL	03	
HYUNDAI SANTA FE	2000	NERA		2003	14.500,00
CEP	1400				
OPHEL TIGRA	1400	GRIGIA	FULL	97	2.900,00
ALFA	156		FULL	99	3.500,00
FIAT BRAVO TD 100	1900	BLU MET	FULL	99	2.850,00
FIAT PUNT JTD	1900	GRIGIA	FULL	2001	4.850,00
SMART FOUR P	1500	GRIGIO MIX	PASSION doppio cambio	2006	11.500,00
ALFA 147 JTD	1900	GRIGIA ARGENTO	FULL	02	
CITROEN SAXO	1500	BLU	FULL	99	2.950,00
CITROEN SAXO	1000	BIANCA	DI SERIE	98	2.000,00
YAMAHA RI 2007	1000	ROSSA E BIANCA		07	IN SEDE
HONDA TRANSALP	650	BLU MIX		06	IN SEDE

Bibite Gaudiano
PERONI

Vendita ingrosso acqua e bibite

Via Terragrande - 81040 - Curti (CE)
Tel. 338 2059533

F.lli Fatone

Merceria - Merletti, Bottoni, Filati
Via del Lavoro, 62 Santa Maria C.V.
(Rione Sant'Agostino)



S. Maria Capua Vetere
Corso Ugo De Carolis, 26
Tel. 0823.8105553

PAIDÉIA

Nuovi orizzonti

 Istituto Comprensivo Partiano Purificato
Nido autorizzato
Scuola dell'infanzia
Scuola primaria
Assistenza scolastica
Attività sportive

 Via Galatina n.c. - S. Angelo in Formis (Capua)
Tel. 0823.844004 - 3388463225

Prelibatezza

 Alimentari - frutta e Verdura
Via Napoli, 68 Santa Maria C.V.
Tel 3331456842

LE VICENDE PIÙ NOTE

La storia dell' "inaffondabile" Titanic

A bordo vi erano 2223 persone, dopo lo scontro con l'iceberg ne sopravvissero solo 706

Il 10 aprile 1912 da Southampton partì il viaggio inaugurale della nave più imponente fino ad allora mai costruita, il Titanic. Il RMS Titanic era al tempo la più grande nave a vapore del mondo ed era la seconda di un trio di transatlantici che con le sue due navi gemelle Olympic e Britannic, era stato progettato per offrire un collegamento settimanale con l'America, e garantire il dominio delle rotte oceaniche alla White Star Line. La nave era stata disegnata da William Pirrie, presidente della "Harland and Wolff", e da Thomas Andrews capo del dipartimento di progettazione. La costruzione del RMS Titanic, finanziata dall'armatore americano John Pierpont Morgan, iniziò il 31 marzo 1909; lo scafo fu varato il 31 maggio 1911 e le sovrastrutture furono completate il 31 marzo dell'anno seguente. Era stata concepita per essere la più grande e lussuosa mai costruita. Il biglietto di sola andata per New York, in prima classe, costava 3.100 dollari dell'epoca, (circa 50.000 dollari odierni). La nave aveva una capacità di 3547 persone tra passeggeri ed equipaggio. L'allestimento di bordo comprendeva una piscina, una



palestra, un bagno turco e un campo di squash. Le camere di prima classe erano rifinite con pannelli in legno lavorato e lussuosamente arredate e decorate. Il Titanic era un gioiello di tecnologia ed era ritenuto praticamente inaffondabile. La nave partì per il suo primo e unico viaggio il 10 aprile 1912 da Southampton verso New York, comandata dal capitano Edward J. Smith. Il Titanic aveva tre sezioni che separavano i passeggeri imbarcati nelle tre classi. Al lusso faraonico della prima classe si contrapponeva l'estrema modestia della terza classe.

In prima classe erano imbarcati alcuni degli uomini più in vista dell'epoca; vi viaggiavano anche il direttore della White Star Line, J. Bruce Ismay, che ebbe l'idea di costruire il Titanic e il progettista della nave, Thomas Andrews, che voleva constatare di persona gli eventuali problemi posti dalla nuova nave. Il viaggio ebbe inizio e tutto procedeva tranquillamente, nella notte di domenica 14 aprile la temperatura si era abbassata quasi a zero gradi e il mare era calmo piatto, non c'era la luna ed il cielo era sereno. Il capitano Smith, in segui-

to agli avvisi di presenza di iceberg ricevuti via radio negli ultimi giorni aveva traslato la rotta più a sud. Alle 23:40, al largo della grande banchisa a sud di Terranova le vedette Fredrick Fleet e Reginald Lee videro un iceberg direttamente di fronte alla nave. Pare che, dalla fretta durante le operazioni di carico a Southampton, a bordo non fossero disponibili binocoli. Il primo ufficiale Murdoch ordinò di virare immediatamente a babordo e quindi invertire i motori alla massima velocità, per cercare di fermare il vascello. Ma la nave stava filando alla massi-

ma velocità e non poteva esser fermata in uno spazio così breve. La collisione fu inevitabile e l'iceberg strisciò sulla fiancata di dritta piegando in più punti le lamiere. La nave sarebbe affondata al massimo entro due ore. Si ordinò quindi di calare in mare le scialuppe di salvataggio e fu dato il segnale di allarme. Il Titanic era dotato di 20 scialuppe per una capacità totale di 1178 persone, insufficienti per tutti i passeggeri e l'equipaggio che erano all'incirca 2223 persone. Molte delle scialuppe di salvataggio vennero calate in mare pressoché vuote.

Diverse navi risposero, ma nessuna era abbastanza vicina per potere intervenire in tempo. I passeggeri erano restii a salire sulle scialuppe forse o convinti del fatto che la nave era considerata inaffondabile o per non separarsi dai propri familiari non cercavano di salvarsi quando poi la prua della nave si spezzò dalla poppa iniziarono a capire quale tragedia stava accadendo. Su un totale stimato di 2223 persone a bordo, solo 706 sopravvissero e 1517 perirono. La maggior parte dei decessi fu dovuta all'ipotermia causata dalle acque gelate.

Maria Paola Oliva

Corso 16

Abbigliamento Donna

Corso Aldo Moro, 69/71
S. Maria Capua Vetere (Caserta)
Tel. 0823 589117

La gloria della flotta mercantile italiana: l'Andrea Doria

Si scontrò con la nave svedese Stockholm ed affondò dopo 11 ore. Morirono 46 persone

La Andrea Doria era una nave passeggeri italiana. Era stata, infatti, costruita nei cantieri navali Ansaldo di Genova Sestri Ponente. Fu varata il 16 giugno 1951 mentre effettuò il suo viaggio inaugurale quasi due anni dopo: il 14 gennaio 1953. Il nome della nave si deve al famoso ammiraglio ligure del XVI secolo. La Andrea Doria aveva una capacità di trasporto di circa 1200 passeggeri e rappresentava uno dei punti d'orgoglio del nostro Paese. La Andrea Doria era la più grande e veloce nave della flotta mercantile italiana ed era anche considerata anche la più sicura, almeno fino a quando non si verificò lo scontro. Era il 25 luglio del 1956, quando la Andrea Doria si scontrò con la nave svedese Stockholm della Swedish America Line, in quello che fu considerato uno dei più famosi disastri



marittimi della storia. L'Andrea Doria, comandata dal capitano Piero Calamai, viaggiava in direzione di New York, proveniente da Genova. Nello stesso momento, la Stockholm, un transatlantico svedese adibito al trasporto promiscuo di merci e passeggeri, si dirigeva verso Göteborg. La Stockholm era comandata dal capitano

Gunnar Nordenson, al momento dell'incidente però al comando vi era il terzo ufficiale Johan-Ernst Carstens-Johannsen. L'affondamento della nave italiana non ebbe conseguenze tragiche come quelle del Titanic. Morirono 46 passeggeri, gli altri sopravvissero e resistettero per oltre 11 ore. Tanto durò, infatti, l'affondamento dell'Andrea

Doria. La nave, con una fiancata squarciata, si coricò su un fianco e affondò dopo 11 ore, la mattina di giovedì 26 luglio 1956 dinanzi alle coste americane. Ovviamente inclinandosi le scialuppe presenti su quel lato furono inutilizzabili, ma per fortuna dal disastro del Titanic erano cambiate alcune cose. Erano state migliorate, infatti, le procedu-

re di comunicazione di emergenza; in questo modo dalla nave italiana poterono essere chiamate altre navi in soccorso, inoltre le procedure e le manovre di evacuazione furono veloci ed efficienti. L'incidente, com'era ovvio, ebbe una grande diffusione dei media. Anche considerando il peso e la considerazione di cui questa nave godeva. Alla fine della seconda guerra mondiale, l'Italia aveva perso metà della sua flotta mercantile in seguito ai bombardamenti e per l'uso militare delle navi. A questo si aggiunge anche che la nazione, dal punto di vista economico, stava attraversando un periodo non molto felice. Per mostrare segni di ripresa e rialzare l'orgoglio nazionale, vennero commissionati, nei primi anni '50, due vascelli simili: uno di questi era proprio l'Andrea Doria.


La Boutique del Pane


Via del Lavoro, 73
Via Galatina, 247
S. Maria Capua Vetere (Ce)
Tel. 0823 797599



PANIFICIO - ROSTICCERIA - PASTICCERIA
PRODUZIONE ARTIGIANALE
SI ACCETTANO PRENOTAZIONI PER FESTE E CERIMONIE
Via Nazionale Appia, 159 - CASAPULLA (CE) Tel. 0823 49 23 33

VEN. DO BIKE'S
di Domenico Ventriglia
GADGETS - ABBIGLIAMENTO ASSISTENZA
SPORT & FITNESS
VIA AVEZZANA, 73/75 - TEL. 0823.799882
81055 SANTA MARIA CAPUA VETERE (CE) bici di ogni genere

Stil Cornici
Restauro mobili antichi
"Trattamento antitarlo"
di Cecere Anna

Via Bonaparte - Santa Maria C. V.
Tel. 340 3493737

TAVERNA

Io guarracino
NAPOLITANA
APERTO ANCHE A PRANZO
CHIUSO IL LUNEDÌ
Via G. SIRTORI, 2 - S. MARIA C. V. (CE)
Tel. 347 1557940 - 328 9142277

il Picchio

SETTEMBRE 2007 3

LA POLEMICA

Il volo di Stato di Mastella per la F1 e gli altri privilegi parlamentari

In questo scorcio di fine estate è stato l'argomento più discusso dopo l'emergenza clima ed i ricari: l'uso e l'abuso dei voli di Stato da parte dei deputati della nostra Repubblica. La discussione si è tramutata in polemica quando sono circolate le immagini del Ministro Mastella che, per premiare i vincitori del Gran premio di Formula 1, è ricorso ad un volo di Stato. Il viaggio del Guardasigilli e del vice-premier Rutelli si stima sia costato al contribuente italiano circa 20mila euro. Il Ministro Mastella doveva presenziare alla cerimonia di premiazione a Monza e le immagini sue e del suo seguito che scende dall'aereo di Stato hanno fatto il giro del Paese scatenando reazioni diverse ed innescato la polemica sui privilegi dei parlamentari. Certo in epoca di "casta" è stata una reazione del tutto inevitabile. Immediata la spiegazione del portavoce. "Si è trattato di una visita ufficiale, ma soprattutto è necessario chiarire che per ragioni di sicurezza, che sono prioritarie, il ministro della Giustizia non può viaggiare come un libero cittadino". Insomma vuoi per l'assoluta necessità di salvaguardare l'incolumità del soggetto, vuoi per tutelare soprattutto la vita dei cittadini, l'utilizzo del volo di Stato era necessario. Ed in verità effettuare un servizio di trasporto per soddisfare le esigenze dell'Autorità di Stato, Interforze e Forze Armate risulta essere uno dei compiti del 31° Stormo dell'Aeronautica Militare. Le missioni del trasporto di stato si attuano su richiesta dell'Ufficio Voli della Presidenza del Consiglio dei Ministri per il tramite del 3° Reparto dello Stato Maggiore Aeronautica e vengono talvolta effettuate anche a favore delle personalità straniere che si muovono sul nostro territorio. Ma si tratta solo di uno dei compiti assegnati allo Stormo, visto che ne figurano tanti altri di diversa importanza. Comunque la questione ha avuto come diretta conseguenza la riapertura della discussione sui privilegi dei nostri parla-



mentari e sui costi eccessivi della politica. Diverse sono le agevolazioni previste per ogni deputato e per la relativa famiglia. Di alcune se ne è già fatta menzione: la presenza del portaborse che è il collaboratore del parlamentare. Ciascun deputato ha diritto ad accreditarne due, naturalmente stipendiati con fondi della Camera. Gli uffici sono ben attrezzati - postazioni informatiche connesse a internet, telefoni e tv per seguire le sedute dell'Aula; hanno sede a Palazzo Marini e sono assegnati dal presidente del gruppo di appartenenza. Per quanto concerne i trasporti poi a ciascun deputato vengono rilasciate speciali tessere per usufruire gratuitamente del trasporto aereo e ferroviario. Per chi preferisce spostarsi in auto, il pedaggio autostradale è gratuito. I deputati e i loro familiari, poi, possono iscriversi a un fondo per l'assistenza sanitaria integrativa. Non solo: a Montecitorio c'è un ambulatorio della Asl RMA e un'ambulanza è sempre pronta per le emergenze. La barberia di Montecitorio è riservata ai deputati, ma quando non c'è seduta possono usufruirne anche i giornalisti parlamentari. Per le deputate, la Camera mette a disposizione buoni da utilizzare nei saloni convenzionati. Nei sotterranei della Camera, inoltre, c'è una sauna riservata ai parlamentari.

"La riforma delle pensioni è frutto del pressing delle sinistre" L'onorevole Daniele Capezzone ha inviato una lettera aperta ai segretari di partito

Di seguito pubblichiamo la lettera aperta ai segretari di partito inviata dall'onorevole Daniele Capezzone.
Carissimo, carissima, ti indirizzo questa lettera aperta nella tua qualità di segretario, presidente, o comunque di massimo responsabile di un soggetto politico nazionale. Esistono cose a cui dovremmo - tutti - porre attenzione, al di là delle beghe quotidiane, o delle polemiche indotte - ad esempio - dalle diverse collocazioni politiche di ciascuno. Il futuro, le scelte strategiche del paese, le sorti delle nuove generazioni, sono temi troppo importanti per essere risucchiati nel vortice delle micro-contrapposizioni, delle mini-conflittualità che sembrano divenute la cifra delle giornate della politica italiana. Cosa diremo (da sinistra e da destra) a quanti - oggi - non possono né votare, né protestare, né scioperare (mi riferisco ai bambini, agli adolescenti, o anche a chi sta adesso completando gli studi), quando, prima o poi, realizzeranno di essere vittime di una discriminazione e di un imbroglio sul piano della loro pensione, del loro futuro previdenziale? Negli anni Novanta, con ammirevole anticipo, Mario Monti pose la questione del rischio di uno "scontro generazionale", nel senso di una frattura (per nulla auspicabile, ovviamente!) tra padri e figli, che rischiava di essere determinata dalle scelte miopi del presente. Oggi siamo a questo, temo. La proposta di riforma delle pensioni che è attualmente in campo, in larga misura frutto del pressing della sinistra massima-

lista e del sindacato più conservatore, commette errori a mio avviso gravissimi. Per un verso, diversamente da quanto accade in tutto l'Occidente avanzato, abbassa - di fatto - l'età pensionabile, anziché alzarla. Per altro verso (e per sovrammontato!), scarica quasi la metà dei costi (3,6 su 10 miliardi di euro) a carico di quei lavoratori flessibili su cui, pure, si piangono ogni giorno lacrime (a questo punto, lacrime da cocodrilli, è da ritenere...). Morale: se passa questa ipotesi, un 25enne co.co.pro si ritroverà a versare un quarto del suo stipendio (il 26,5%, per l'esattezza: e senza contare le tasse, che dovrà pur pagare!) in contributi, per consentire il pagamento della pensione dei 58enni, molti dei quali, com'è naturale, si metteranno a lavorare in nero. Certo, si può contare sul fatto che larga parte della popolazione, per ora, non sia informata di questo "bel" risultato. Ma che politica è una politica costretta, appunto, a nascondere e nascondersi, a girare la testa dall'altra parte, a sperare nella disattenzione o nella disinformazione dei cittadini? Per queste ragioni, Decidere.net ha deciso di promuovere a Roma, per sabato 22 (dalle 16, a Piazza Fiume) una manifestazione nazionale. Sono tantissimi quanti hanno deciso di copromuovere l'iniziativa: trovi tutto il quadro su www.decidere.net. E desidero ringraziare una per una le organizzazioni e le persone che hanno deciso di dare testimonianza di una così ammirevole tensione e generosità civile. Desidero invitarvi ad esserci, ad aderire, a

dire la tua. E se invece non sei d'accordo, a spiegarci perché. Certo, qualche silenzio imbarazzato lascia a dir poco perplessi: si ha l'impressione che qualcuno, sull'altare delle convenienze o delle subalternità politiche agli schieramenti o ai leader di riferimento, sacrifichi troppe cose. Poco male: ciascuno si assumerà le proprie responsabilità, anche da questo punto di vista. La nostra vuole essere una iniziativa tutta in positivo, pragmatica, centrata sui "contenuti" prim'ancora che su "schieramenti", "contenitori" e "appartenenze pre-costituite", secondo la vera e propria "ragione sociale" di Decidere.net. Così, chi vi partecipa stando nell'opposizione, avrà il merito di farsi così portatore di una critica motivata, seria, proprio come fanno le minoranze nei paesi dell'Occidente avanzato, quando si preparano a tornare al Governo forti di controproposte articolate e comprensibili. Chi vi partecipa stando nella maggioranza avrà a sua volta il merito di proporre al Governo, alla vigilia della stesura della Legge Finanziaria, un problema grave e una soluzione molto diversa da quella prospettata e imposta dalle sinistre comuniste. Certo, se poi il Governo rimarrà tetragono sulla linea imposta dalla parte massimalista della coalizione, compirà un atto politicamente grave, che tanti elettori difficilmente potranno dimenticare. Spero davvero che in questi giorni vorrai farti vivo, e farci conoscere la tua opinione e la tua scelta. E sarei lietissimo di vederti sabato a Piazza Fiume! Ciao, grazie.

SARÀ UN AUTUNNO DI RINCARI: PREVISTI AUMENTI DI ACQUA, GAS E LUCE

Si preannuncia un autunno caldo, non solo per il clima quanto per i rincari che andranno ancora una volta a minacciare la stabilità finanziaria degli italiani. Dopo la pasta, il pane ed il latte, nelle prossime settimane assisteremo ad un aumento del prezzo della benzina, dell'acqua, della luce, del gas e quant'altro, per un totale di circa 600 euro di aumenti per ogni famiglia. E' la previsione allarmistica di Federconsumatori, una sorta di previsione di quanto accadrà dal mese di ottobre in poi. Le stangate tariffarie per i consumatori sono comin-

ciate da gennaio ed hanno riguardato le tariffe per viaggiare in treno, per le autostrade, per la sempre più costosa benzina ed i trasporti in generale. I consumatori hanno poi dovuto fare i conti con ulteriori aumenti registrati al rientro delle vacanze, o in alcuni casi, anche durante il periodo estivo. Pane e pasta hanno subito un rincaro vertiginoso che in alcune città ha toccato anche la vetta del 100%. Il prezzo del pane, sempre più oro bianco, è passato da 1,20 euro al chilo a 2 euro. Stessa sorte anche per la pasta; e mentre le famiglie stanno

ancora affrontando la questione del caro libri, un'altra stangata si sta preparando per loro. Nel bimestre settembre-ottobre, potranno scattare una serie di rincari: dai servizi bancari alle assicurazioni, fino alle bollette di gas, luce ed acqua. E così la Federconsumatori ha preventivato una spesa, per ogni famiglia, di circa 600 euro. Questa è la cifra che inciderà su ogni nucleo familiare grazie a questi aumenti. Sui rincari energetici l'ultima parola spetterà comunque all'Authority per l'energia, che entro fine settembre dovrà rendere noto il consueto aggiorna-

mento trimestrale per il periodo che va da ottobre a dicembre 2007. Intanto dal primo luglio è scattata la completa liberalizzazione dell'energia elettrica, che coinvolge gli utenti domestici in attuazione della direttiva Ue 54 del 2003. Nuove norme che stanno coinvolgendo 30 milioni di famiglie che potranno rivolgersi a venditori di energia "alternativi". Per quanto riguarda il mercato del gas, la deregulation che ha permesso agli utenti di scegliersi il proprio fornitore è scattata dal primo gennaio 2003.

Pasqualina Iodice

L'Annamitaggio
Pescheria Surgelati
 Prodotti ittici di prima scelta
 Arrivi giornalieri
 Consegna a domicilio
 Via del Lavoro, 177
 S. Maria C.V. (CE)
 Tel. 0823/844326
 Cell. 340/2758354

MEROLA GOMME
 Dal 1972 la professionalità e la passione al servizio del cliente!
 Presso la nostra sede potrai trovare professionalità ed esperienza, unite alla comprovata affidabilità delle migliori marche. Trattiamo marche come Goodyear, Pirelli, Yokohama, Continental, Bridgestone, Dunlop e tante altre. Il nostro lavoro vuol dire soprattutto serietà e trasparenza al vostro servizio. La Tua soddisfazione è il nostro obiettivo.
 Assetto ruote, equilibratura al banco, sostituzione valvola, rigenerazione cerchi
 Viale Kennedy, 35 - 81040 Curti
www.merolagomme.it

BORROZZINO
 MOTO

PIAGGIO
 KYMCO
 GILERA
 SUZUKI
 Vespa

Via dei Romani, 11
 81055 S. Maria Capua Vetere CE
 Uff. Vendite Tel. 0823 841405
 Officina Tel. 0823 841517

www.borrozzino.com

CAPPABIANCA
 OTTICA

Corso Aldo Moro, 128
 81055 Santa Maria Capua Vetere Ce
 Tel. 0823 843920

Gabetti
 PROPERTY SOLUTIONS
 FRANCHISING AGENCY

SO. F. IM. s.a.s
 S. MARIA C.V. CORSO U. DE CAROLIS, 15
 TEL./FAX 0823/799215
smcapuavetere@gabetti.it
 CAPUA CORSO APPIO, 82
 TEL./FAX 0823/969339
capua@gabetti.it
 CASAPULLA VIA NAZIONALE APPIA, 298
 TEL./FAX 0823/253004
casapulla@gabetti.it

franuzzo
 shoesandclothes

www.franuzzo.it

Corso Garibaldi, 37/39 - Tel. 0823 811738
 Corso Garibaldi, 41/43 - Tel. 0823 811738
 Corso Garibaldi, 52 - Tel. 0823 845487
 Corso Garibaldi, 53 - Tel. 0823 845487
 SANTA MARIA CAPUA VETERE

NeroBollente
 Caffetteria

Piazza S. Pietro n. 1
 Santa Maria Capua Vetere (CE)
 Info 0823 841498

