

w w w . b e p p e g r i l l o . i t

IL BLOG DI **BEPPE GRILLO**



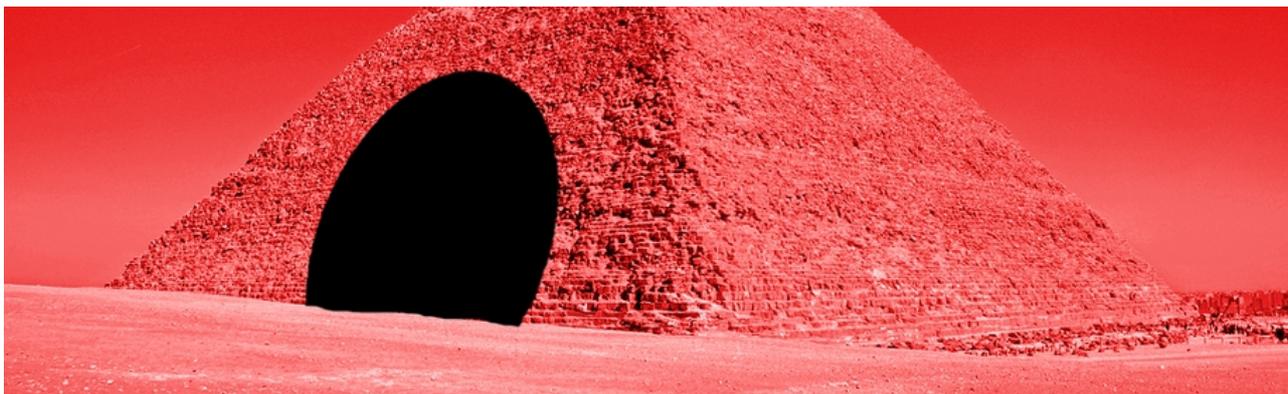
MAGAZINE

N6 - LUGLIO 2019



THINK BEFORE YOU PRINT

SONO FANTOCCI AMARI: CONTRO LA TAV MA PER LA DEMOCRAZIA



di Beppe Grillo e il suo neurologo – Ci sono giornali che mi descrivono “*furioso con Conte*” ed “*incapace di riconoscere il mio MoVimento*”: l’ho addirittura “*confidato a persone*” che mi sono vicine.

Si chiamano “**argomenti fantoccio**”, le creature di menti fantasiose come un pacchetto di sottilette mezzo aperto. Funziona così: uno dice che i pomodori sono molto buoni, il fabbricatore di fantocci parla della recente notizia di un avvelenamento da pomodori in scatola, che ha fatto fuori un’intera famiglia. In questo modo i servetti non hanno negato/confutato la bontà dei pomodori però ne hanno immerdato l’anima. Questo è un argomento fantoccio, come quello che “*Beppe Grillo è furioso con Conte*” (non vorrei darmi l’importanza dei pomodori, sia chiaro).

La stessa TAV è un fantoccio dell’idea di futuro, ma non deve diventarlo la democrazia.

Il mondo sta passando di mano, **stiamo diventando una proprietà delle multinazionali finanziarie**. C’è l’ex presidente del fondo monetario internazionale a dirigere la banca che si è impossessata dell’Europa. Questo non significa che noi abbiamo smesso di essere una democrazia parlamentare. Credere che basti essere al governo, in tandem, per **bloccare un processo demenziale come questo** significa avere dimenticato che non siamo una repubblica presidenziale oppure una dittatura.

Tony Nelly è riuscito a fare miracoli per rendere meno disastroso l’impatto della piramide del terzo millennio ed il presidente Conte a tenere testa al Micron. Questo cambia il rapporto fra i costi (un dilagare di reazionarietà e negazionismo dei diritti dell’uomo... quello che deve lavorare per vivere) e benefici (il PIL sale anche costruendo piramidi).

Allora costruiamo la Piramide se lo decide il parlamento, il maledettissimo PIL salirà un pò, e non dovremo buttarci dentro architetti ed ingegneri dopo che avranno finito i lavori. Perché **il senso di questa opera inutile lo abbiamo sotto gli occhi tutti** quanti: evitare che il paese smotti ancora di più verso la paura.

Sono molto scontento della situazione che si è venuta a creare: saremo in Francia in un minuto e ci metteremo tre mesi a trovare una differenza, però, forse, avremo tolto di mano l’ennesimo pretesto ai fantocci dell’economia finanziaria.

Decida il parlamento, è la democrazia bellezze (teniamocela stretta)

LA MAPPA DEL POTERE: ENI



ENI è una multinazionale dell'energia quotata alla Borsa di Milano con principale azionista lo Stato, e conta numerose consociate nazionali ed estere. Il CDA è presieduto da **Emma Marcegaglia**, imprenditrice siderurgica nell'azienda di famiglia, che anni fa ha patteggiato per una tangente ad Enipower, ma la presidente ha dichiarato che adesso non sono più mantenuti rapporti di affari con il gruppo energetico, anche se nei siti internet del network immobiliare **Gabetti** e dell'impresa turistica **Albarella**, entrambe di Marcegaglia, è indicata ENI rispettivamente come cliente e in convenzione vacanze. I consiglieri ricoprono cariche in altre importanti realtà economiche, operanti pure nel settore energia, ed alcuni di essi, compresi dei manager, hanno stretti legami con esponenti politici. Indagini giudiziarie, dall'Italia al Lussemburgo, ed inchieste giornalistiche, da *L'Espresso* con Paolo Biondani al libro *Enigate* di Claudio Gatti, hanno documentato delle ipotesi di corruzione internazionale che coinvolgono l'amministratore delegato **Claudio Descalzi**. Il poeta **Pier Paolo Pasolini**, quando fu ucciso nel 1975, stava scrivendo il romanzo *Petrolio* rimasto incompiuto in appunti, di cui il 21 dal titolo *Lampi* sull'Eni è scomparso, segue il 22 con la controversa figura di Aldo Troya, alias Eugenio Cefis a capo dell'ENI, nelle trame mondiali. [A questo link potete visionare la Mappa del Potere ENI.](#)

L'IMPERIALISMO DI MISTER IKEA E LA LIBERTÀ DI TYLER



di Saverio Pipitone – Purificatore d'aria, terrario, miniorto, lampade avveniristiche e mobiletti modulari in legno riciclato. È la collezione Rumtid (spaziotempo) di Ikea, in lancio nel 2020 per ambienti ristretti, progettata dopo che cinque designer stettero per tre giorni nella capsula Mars Desert Research Station della NASA nel deserto statunitense dello Utah con la riproduzione delle condizioni abitative su Marte. Ammobiliare altri pianeti era il sogno del fondatore Ingvar Kamprad, nato nel 1926 e deceduto nel 2018. In ufficio conservava una cartolina con un divano Ikea sul suolo lunare e il cosmonauta russo Aleksej Leonov gli donò nel 2004 un proprio dipinto con una filiale del mobilificio sulla Luna. Con padre proprietario terriero di origine tedesca e madre svedese di famiglia di mercanti, da piccolo Ingvar commerciava fiammiferi a 5 corone, che acquistava a 1,5. Nel 1943, aiutato dai genitori, intraprese la distribuzione per corrispondenza di decorazioni natalizie, cartoleria ed oggettistica, registrando la ditta Ikea: acronimo delle iniziali del suo nome e cognome, della fattoria Elmtaryd e del villaggio Agunnaryd dove crebbe. Nello stesso periodo sostenne il movimento nazista in Svezia, ma in seguito dichiarò che «fu uno sbaglio di gioventù». Nel 1958 aprì il primo negozio di arredi nella cittadina svedese di Älmhult, oggi sede del museo aziendale e del quartiere generale con la statua di una brugola gigante all'ingresso.

Originariamente Ikea aveva la “é” accentata in acuto, i mobili si chiamavano Antoinette, Lido, Capri, Milano o Texas, i punti vendita erano rosso e bianco. Negli anni Settanta avvenne un profondo restyling voluto da Ingvar Kamprad che scrisse “Il testamento di un mobiliere” per indicarne le direttive: arredamento fai-da-te, tipicamente svedese, funzionale e di design, a basso prezzo, che esprima individualità, per una vita migliore

per tutti. Idee che all'epoca erano politicamente conformi al partito socialdemocratico con il premier Olof Palme al Governo della Svezia che, tramite il manifesto della "Famiglia del futuro", promuoveva l'individualismo, senza legami sociali ed economici, svincolando la donna dall'uomo e i figli dai genitori, al fine di una felice esistenza, anche se adesso gran parte della popolazione vive sola, ci sono molte mamme single da inseminazione artificiale e gli anziani muoiono abbandonati. Ikea procedette dunque all'eliminazione dell'accento alla francese, alla ricolorazione in giallo e blu delle filiali, alla designazione degli arredi con nominativi di laghi, fiumi e località scandinave. Pure per la Danimarca, sebbene non rientri geograficamente nella penisola nordica, vennero usati i nomi di alcune città, ma per oggetti calpestabili quali gli zerbini Köge e Sindal o il rivestimento di pavimenti Nivå; una tavoletta da water fu chiamata Öresund dal ponte che collega la Svezia alla costa danese. Con tale superiorità e identità svedese, Ikea va alla conquista del mondo, omologa gusti e stili, ed ikeizza le case, dall'Europa all'America e dall'Africa all'Asia, sviluppando nel tempo un enorme giro di affari che nel 2018 ammonta in € 25,5 miliardi con profitti di € 1,4 miliardi. La base del successo, oltre all'induzione allo shopping, è risparmiare il più possibile sui costi, dagli approvvigionamenti alle tasse. Ad esempio, per ridurre il carico fiscale, sono effettuati degli scambi infragruppo di beni e servizi, che consentono legalmente di spostare voci di bilancio positive nei Paesi a tassazione agevolata o "paradisiaca", evitando di pagare imposte fino a € 150 milioni annui. Per custodire i guadagni e il patrimonio familiare (valutato in \$ 50 miliardi) è stato edificato da Ingvar Kamprad, insieme all'avvocato Hans Skalin, un fortino societario inespugnabile. A monte c'è la Fondazione Interogo dei Kamprad, con sede nel Liechtenstein, che si pone a capo di due gruppi separati: Inter Ikea Holding BV nei Paesi Bassi per l'operatività industriale e commerciale; Interogo Holding AG in Svizzera per le attività speculative allo scopo di creare valore a lungo termine per assicurare solidità, indipendenza e longevità all'impero Ikea. Fra i diversificati investimenti, dall'immobiliare al finanziario, sono mantenute delle partecipazioni strategiche nelle aziende scandinave Intrac Group che produce cingolati per deforestazione e Lekolar che progetta sistemi educativi per habitat pedagogici nelle scuole primarie, così che ad Ikea non mancheranno mai le materie prime: legname e futuri avventori.

I megastore Ikea sono 422 con quasi 1 miliardo di visitatori all'anno e lo spazio espositivo, uguale in tutti i luoghi, è strutturato per massimizzare le vendite. Il consumatore, già all'entrata, è subito invogliato all'acquisto, imbattendosi nei "canestri" o "apri portafogli" con cestoni quadrati a rete che contengono prodotti attraenti a prezzi stracciati, e negli "interni" con stanze arredate a puntino per attirare le individualità personali, per poi proseguire nei "reparti" su ampie superfici con un'offerta generalista di divani, letti, armadi, scrivanie, tavoli e sedie. Le frecce a terra lo pilotano in un susseguirsi di rettilinei di 10-15 metri e curve alterne in opposte direzioni, con un tortuoso percorso dove lo sguardo è sempre rivolto in avanti e ad ogni giravolta è obbligato ad osservare l'intero assortimento, senza nemmeno vedere le scorciatoie verso l'uscita che lascia alle spalle. Equipaggiato di borsa gialla dai manici blu – concepita per muovere liberamente le mani – afferra durante il tragitto un'altra miriade di articoli mozzafiato ed è costretto a sostituire il colmo borsone con il carrello giungendo alle casse strapieno di scatole di merci.

L'anonimo protagonista del romanzo [Fight Club, perseguitato dalla solitudine e consumista monodose](#), afferma: «*Comprì mobili. Dici a te stesso, questo è il divano della mia vita. [...] Poi il giusto servizio di piatti. Poi il letto perfetto. Le tende. Il tappeto. Poi sei intrappolato nel tuo bel nido e le cose che una volta possedevi, ora possiedono te*». Lui, in schizofrenia nelle sembianze di Tyler, con istinto primordiale si libera dalla possessione delle cose e a modo suo ritorna alle relazioni umane.

UNA TASSA SULLE EMISSIONI PER FINANZIARE UN REDDITO UNIVERSALE EUROPEO



di Valentina Petricciuolo – Qualche settimana fa è stata lanciata una Iniziativa dei Cittadini Europei (*European Citizenship Initiative*) per sollecitare l'introduzione in Europa di una tassa sulle emissioni di anidride carbonica da un lato, e l'erogazione di un dividendo da distribuire a tutti in cambio **dall'altro**.

La ECI è la richiesta che i cittadini europei di almeno 7 paesi possono fare affinché il Parlamento Europeo

predisponga una proposta di legge che poi sarà la Commissione Europea a dover ufficializzare. In questo caso si tratta della [Citizen's Climate Initiative](#) – l’Iniziativa Europea per il Clima – ed è stata proposta da un gruppo di volontari provenienti da 7 paesi (Paesi Bassi, Svezia, Danimarca, Germania, Austria, Belgio, Irlanda, Polonia, Portogallo e Spagna) che hanno lanciato il [Climate Income Movement](#) con l’obiettivo di raccogliere il milione di firme necessarie a completare l’iter. Ma vediamo meglio di cosa si tratta. L’hanno chiamato **CLIMATE INCOME – Reddito dal Clima** – ed è una idea brillante per prendere due piccioni con una fava...E i due piccioni sarebbero: a) la **salvaguardia dell’ambiente** e b) la distribuzione di un dividendo molto vicino al concetto di **reddito di base universale**. Sembra “l’uovo di Colombo”, per rimanere nella metafora degli uccelli, e potrebbe davvero rappresentare un modo per mettere in pratica e realizzare in maniera concreta due “ideali” che molti auspicano

Ecco cosa si può leggere sul [sito](#) Citizen’s Climate Initiative: *Gli scienziati e gli economisti sono concordi: imporre prezzi sempre più elevati sull’inquinamento e distribuire i proventi ottenuti alle famiglie è una soluzione che funziona. L’aumento graduale e costante dei prezzi dei combustibili fossili ridurrà l’inquinamento. Spingerà le imprese e i consumatori a optare per alternative meno inquinanti e più economiche. Tutti i proventi ottenuti verranno restituiti equamente ogni mese ai cittadini sotto forma di dividendi. La maggior parte delle famiglie a basso/medio reddito ne ricaveranno benefici. Un adeguamento delle emissioni alle frontiere consentirà di proteggere la nostra economia e promuovere l’adozione di questa soluzione a livello mondiale. Tra gli altri vantaggi figurano: un’aria più pulita; la creazione di posti di lavoro e una riduzione della spesa pubblica grazie all’allineamento delle politiche.*

In [questo VIDEO](#) viene spiegato in maniera sintetica il meccanismo alla base del Climate Income:

- Il primo passo è l’introduzione di una tassa sulle emissioni di CO2 tale da contribuire ad incentivare la ricerca di fonti alternative di energia pulita.
- Il ricavato della tassa viene distribuito a tutti sotto forma di reddito mensile.
- E se è vero che questa tassa renderà i prodotti che consumiamo più cari, dall’altro verremo ricompensati dal reddito extra che ci entrerà in tasca.
- E il risultato finale sarà che il reddito delle persone della classe media e povera salirà.
- Un intervento socialmente utile e un modo per ridurre l’inquinamento.

E’ poi anche disponibile on line un [documento di 12 pagine](#) (in inglese) dove viene spiegato in dettaglio il meccanismo e le ragioni che stanno alla base di questa proposta.

Cosa possiamo fare, allora, noi cittadini italiani? Semplice: [FIRMARE la petizione](#) direttamente on line. Basta essere cittadini italiani, appunto, ed essere titolari di un documento di identità valido. Ed è importante che l’Italia – e coloro che credono nella necessità di combattere il disastro climatico e, nello stesso tempo, dare un reddito di base universale – facciano sentire la loro voce. Ad oggi, sulla mappa dei paesi europei, l’Italia con poco più di 100 firme (sulle oltre 55.000 firme “italiane” necessarie per superare la soglia!), è molto indietro nella sottoscrizione. Nei Paesi Bassi hanno già firmato oltre 20.000 persone...possiamo fare di più! C’è tempo fino al maggio 2020. Dopo aver firmato, poi, si potrà condividere il messaggio attraverso i canali social e diffondere il più possibile la conoscenza di questa importante iniziativa di democrazia diretta. Chi, poi, volesse approfondire e unirsi al movimento come volontario/a, troverà tutte le informazioni necessarie, inclusi gli indirizzi di posta elettronica dei membri del comitato, sul sito <https://climateincome.org/it/>.

LA MIA VITA IN AUTO



Le città sono il luogo in cui viviamo, formiamo le nostre famiglie, passiamo la nostra vita, ma ora è il momento di rivoluzionarle, per lo sviluppo economico, per la propria redditività finanziaria, per la lotta contro il cambiamento climatico e per il benessere dei cittadini.

Ma c’è un problema, ed è **muoversi**.

Gli spostamenti, la vivibilità, il traffico, sono per le grandi città un serio problema. Andiamo a fare la spesa, prendiamo i figli a scuola, andiamo in palestra, passiamo a trovare amici e parenti e soprattutto, andiamo al lavoro. Tutto questo vuol dire passare tanto tempo in auto.

In effetti **passiamo in auto in media 20 giorni all'anno**. Che vuol dire trascorrere, nella nostra vita, quasi **2 anni e mezzo** in macchina ad un media di 40 km all'ora.

In termini economici il traffico pesa quasi **3 punti di PIL**.

Si è cercato di fare tante cose per cambiare questo triste destino, ma senza mosse proattive da parte delle città. Davanti abbiamo quindi due sole chance: città paralizzate dal traffico o città dominate da attori privati.

Il vero punto è che gli interessi delle città sono in conflitto con quelli dei nuovi (o futuri) fornitori di mobilità. Per questo è così difficile far funzionare le cose. Il fatto è che le città vogliono ottenere una "moderazione delle risorse", cioè una situazione in cui si abbia il maggior utilizzo possibile delle risorse di trasporto. Questo vuol dire, ad esempio, avere ogni veicolo con il maggior numero di passeggeri consentito. Oggi invece avviene l'esatto contrario, **in ogni macchina c'è un solo passeggero**.

Gli operatori privati, d'altra parte, perseguono il modello opposto: più veicoli, più strade, più parcheggi, più tutto. Questi obiettivi contrastanti creano un **paradosso di cooperazione** che deve essere risolto.

Ma come fare? **Chi sono i partner giusti?**

I modelli tradizionali sono altamente regolamentati, da una parte ottimi, perché proteggono i giocatori e l'interesse pubblico, ma spesso soffocano l'innovazione. È vero anche che un approccio *laissez-faire*, consente all'innovazione di prosperare, ma consente anche ad alcuni di prendere il sopravvento e di non agire sempre negli interessi della città.

Per cambiare davvero si dovrebbe:

Misurare

Per guidare la rivoluzione della mobilità urbana, le città dovrebbero iniziare a misurare ciò che conviene davvero e ciò che non funziona. Questo quadro dovrebbe essere utilizzato da tutte le città, in modo che si possano condividere le scoperte. Per esempio, oggi sappiamo che alcune misure esistenti non funzionano, anche se a prima vista sono ottime. Inoltre, le città e le autorità dei trasporti hanno valutato la facilità di movimento piuttosto che le interazioni tra movimenti e luoghi.

Cosa dà valore

Le città devono **capire** quali saranno le nuove tecnologie e quali saranno i nuovi modi in cui la gente utilizzerà le risorse esistenti. Comprendendo questo, si può capire dove **reinvestire**.

Integrare

La maggior parte dei sistemi di trasporto è stata sviluppata per essere usata singolarmente (auto, trasporto pubblico o bicicletta, per esempio). Infatti, spesso le diverse infrastrutture sono governate da entità diverse, limitando la capacità di organizzare e sincronizzare l'ecosistema della mobilità. L'ascesa di piattaforme digitali in grado di **integrare più modalità di trasporto e più servizi** (ad esempio prenotazione, emissione di biglietti e pagamento) offre alle città una nuova opportunità.

Incentivare

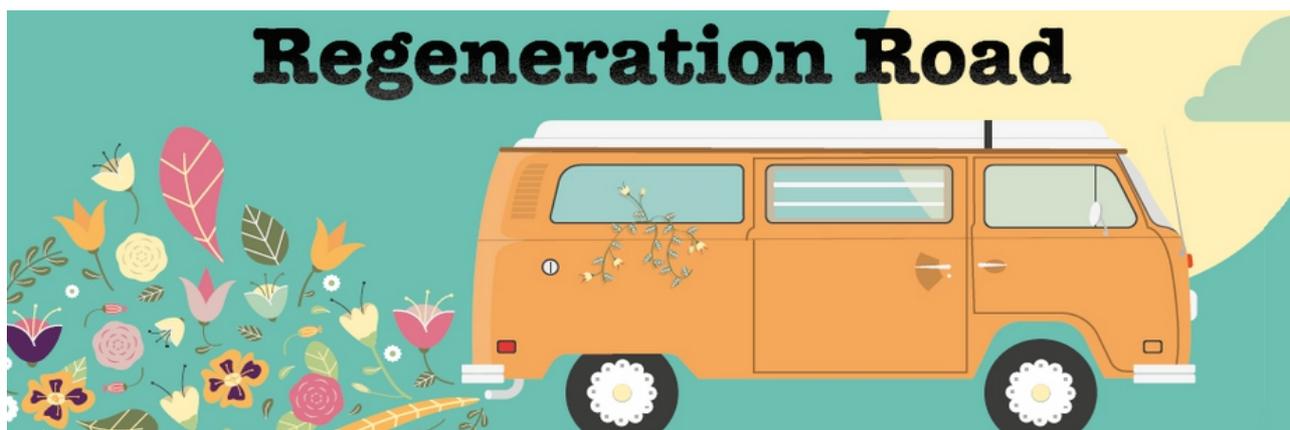
Sulla base del sistema di misurazione, gli incentivi dovrebbero concentrarsi su risultati di grande impatto (un aumento della **velocità di viaggio**, ad esempio, o una **riduzione dell'inquinamento**) oppure i fornitori potrebbero essere pagati anche in base ai servizi che danno e alla soddisfazione del cliente. Oggi invece si incentivano gli effetti (come la percentuale di treni in orario o la quota di veicoli elettrici).

Sperimentare

Le città non hanno tempo di aspettare soluzioni definitive. Devono imparare sperimentando. Alcuni esperimenti falliranno. Ma dato che le città trarrebbero vantaggio dalla condivisione delle loro esperienze con altre città, questo non sarebbe più un problema. Singapore, Dubai, Hong Kong e Londra sono considerati esempi della mobilità urbana. Non è una coincidenza che queste città-stato abbiano organi di governo autonomi che controllano i sistemi di trasporto dell'intera area metropolitana. Hanno anche una chiara comprensione del fatto che **l'accessibilità è la chiave del successo**.

Le città condividono un obiettivo comune: diventare un organismo in cui ogni funzione sia **ottimizzata e sincronizzata** con le altre, ma che funzioni anche in totale autonomia. Questo è il futuro.

REGENERATION ROAD STA PER PARTIRE: SEI ANCHE TU UN PROTAGONISTA DELLA RIGENERAZIONE?



Il prossimo anno a primavera due camper attraverseranno l'Italia ma a fine settembre **Regeneration Road** scaldereà già i motori per un primo giro di perlustrazione. A bordo ci saranno un narratore, dei registi documentaristi, un cuoco, un fotografo. Ospiteremo lungo la strada molti ospiti: viandanti, agronomi, comici, poeti, inventori, studenti, commercianti, artisti, innovatori. A loro chiederemo un pensiero su cosa significhi "rigenerare" un Paese e reinventare in modo concreto e pragmatico l'economia, la politica, il futuro, il clima, il modello di vita e produzione, il tempo libero, gli affetti. Ci sarà un focus economico e sociale sull'Economia Circolare, perché rigenerare vuol dire scommettere su un modello sostenibile e veramente innovativo, che ripensi il sistema produttivo e di consumo, ma ciò di cui parleremo non sarà mai disgiunto dall'umanità, dalla voglia di futuro e di avere tempo e qualità di vita per tutti. Ripercorreremo così l'itinerario che **Pier Paolo Pasolini** fece, con il suo sguardo poetico e molto aperto e curioso, verso "la lunga striscia di sabbia" che costeggia l'Italia e viaggeremo al suo interno, alla ricerca di innovazione e voglia di cambiare. Incontreremo ragazzi che potevano essere all'estero ma hanno scelto l'Italia e uomini e donne di ogni età che ogni giorno scommettono sul nostro Paese e il suo rilancio e conversione ad un modello socialmente e ambientalmente sostenibile. Visiteremo alcune start-up e imprese particolarmente innovative e attente all'ecosistema, come **Mogu** che sul Lago di Varese realizza dei pannelli facendo colonizzare gli scarti di lavorazione del legno dai funghi o **Mater Biotech**, pionieristico progetto di filiera industriale e di riconversione di siti produttivi alla Chimica Verde; e così tanti altri. Cercheremo sui campi di lavoro e nei laboratori di ricerca botanici e divulgatori come **Stefano Mancuso**, agricoltori e ricercatori che hanno chiuso il cerchio della Canapa come **Terrebasse**; chi ha trovato nell'oppressione e nell'offesa della criminalità organizzata una chiave di svolta e inventiva come **Coopventuno**. Sono i simboli silenziosi di un Paese che è già cambiato, a cui vogliamo dare voce. **Manda la tua candidatura qui:** regenerationroad@gmail.com

TU CREDI DI POTER GOVERNARE ROMA SENZA DI ME?



Senza di noi? Ti fai delle illusioni, tesoro. È finito il tempo in cui la politica poteva permettersi di dettare legge. Vuoi escludermi? Ti dico che cosa accadrà, mia povera «decido tutto io». Tu fammi fuori e Roma si parizzerà. Non si muoverà più una pietra, in questa benedetta città. I cantieri si bloccheranno, e dovrete

vigilarli con l'esercito. Ma per quanti uomini metterete in campo, noi ne avremo sempre uno piú di voi. E vuoi sapere perché? Perché questo mondo, e questa città, sono pieni di disperati. Gente che è pronta a venderci la madre per dieci euro. E noi di soldi ne abbiamo tanti, ma tanti, Chiara.

A differenza di voi, che dovete fare i conti con il bilancio, le regole, le restrizioni, la legalità. Vuoi escludermi? I campi rom si incendieranno. Le periferie esploderanno. Gli autobus si fermeranno. La metropolitana si bloccherà. I tassisti occuperanno le strade. I vigili urbani volteranno la testa dall'altra parte. Gli appartamenti saranno saccheggianti. Le curve dello stadio si scateneranno.”

[...]

“Il tipo sorrise scoprendo la sua corona di denti marci.

– So' 'na bella sommetta. Che te serve?

– Devi seppellire Roma nella sua merda.

– Se po' fa'. Me devi solo di' quanta merda te serve.

– Tutta. Per una settimana non voglio vedere un solo camion della raccolta dentro il Raccordo. La gente deve uscire di casa con le maschere e fare lo slalom tra i ratti. E il giorno di Pasqua i pellegrini a San Pietro devono girare con le galosce.”

[...]

“Stecca stava all'Atac, la municipalizzata dei trasporti, come Scopino all'Ama.

Una settimana di sciopero selvaggio, giusto?

– Sí. Da domani fino al 9 aprile. Pasqua e pasquetta comprese.

– Sai che casino.

– Altrimenti non sarei qui.

– Come me devo regola'?

– Come credi. Picchetti davanti ai depositi. Sabotaggio dei mezzi. Magari pure qualche bel presidio in Campidoglio. Voglio vedere Roma collassare.”

Carlo Bonini – Giancarlo De Cataldo

“La notte di Roma! 2015 Ed. Einaudi