



AICCREPUGLIA NOTIZIE

NOTIZIARIO PER I SOCI DELL'AICCRE PUGLIA

Associazione Italiana per il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa
FEDERAZIONE DELLA PUGLIA

SETTEMBRE 2019

AICCRE PUGLIA ALLA FIERA DEL LEVANTE

DUE CONVEGNI PRESSO LO STAND 212 DEL CONSIGLIO REGIONALE

Zona fontana monumentale

15 settembre, ore 10.30: *“I gemellaggi tra città”*

Nati in Europa negli anni 50', i gemellaggi rappresentano l'unione tra due o più Comunità con lo scopo di collaborare in diversi settori favorendo lo scambio di esperienze per quanto concerne le tematiche di rilevanza europea e offrendo un'occasione unica di conoscenza della vita quotidiana, delle tradizioni e della cultura dei cittadini delle altre nazioni.

“Coinvolgendo i Cittadini, il gemellaggio favorisce il processo di integrazione europea promuovendo il dialogo interculturale, lo scambio di esperienze, conoscenze e valori, il confronto costruttivo di opinioni e l'arricchimento reciproco, contribuendo quindi alla definizione dell'identità comune europea”.

L'Aiccre Puglia intende rilanciare questa politica perché da qualche tempo i rapporti tra le Città si sono notevolmente ridotti.

Organizzato da AICCRE (associazione italiana per il Consiglio dei comuni e delle regioni d'Europa. MFE (Movimento Federalista Europeo) federazioni della Puglia.

Introduce il prof. Giuseppe **Valerio** Presidente dell'Aiccre della Puglia

Saluti

Mario **Loizzo** Presidente Consiglio Regionale

Simona **Ciullo** Segretario generale MFE Puglia

Interventi:

Aurora **Bagnalasta** Assessore Comune di Crispiano

Massimiliano **Scalera** Presidente GAL Terre di Murgia

Paola **Romano** Assessore Comune di Bari

Cosimo Damiano **Cannito** Sindaco di Barletta

Tommaso **Depalma** Sindaco di Giovinazzo

Salvatore **Puttilli** Sindaco di San Ferdinando di Puglia

Pasquale **D'Introno** Sindaco di Corato

Vincenzo **Nunno** Sindaco di Bovino

Isabel **Tapia** Presidente dell'associazione Italia - Perù

Vito Nicola **De Grisantis** già Sindaco di Turi

Dibattito

Giuseppe **Abbati** Segretario generale AICCRE Puglia

SEGUE ALLA SUCCESSIVA

Continua dalla precedente

Ore 15:30 **“Autonomia differenziata e Regioni del Sud”**

Art.116 della Costituzione Italiana

“Ulteriori forme e condizioni particolari di autonomia, concernenti le materie di cui al terzo comma dell'articolo 117 e le materie indicate dal secondo comma del medesimo articolo alle lettere l), limitatamente all'organizzazione della giustizia di pace, n) e s), possono essere attribuite ad altre Regioni, con legge dello Stato, su iniziativa della Regione interessata, sentiti gli enti locali, nel rispetto dei principi di cui all'articolo 119. La legge è approvata dalle Camere a maggioranza assoluta dei componenti, sulla base di intesa fra lo Stato e la Regione interessata “.....

L'economista Gianfranco **Viesti** ha dedicato alla riforma un saggio, **“Verso la secessione dei ricchi?”** casa editrice Laterza.

Secondo **Viesti**, attribuire maggiori risorse a Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna non significa altro che ridurre i finanziamenti alle altre regioni

L'ordine dei Medici ha affisso un manifesto per richiamare l'esigenza del **“diritto alla salute uguale per tutti gli Italiani”**

130 storici, paesaggisti, soprintendenti, intellettuali hanno firmato un appello: **“Un vento di follia sta investendo il Paese”, “Tale disegno è assolutamente, drammaticamente inaccettabile”,.... una operazione che smantella lo stesso Stato regionale, dissolve un governo centrale.....”**

La lettura del **Dossier n.16/2018** elaborato dal servizio Studi del **Senato** dimostra che se si deciderà di concedere **l'autonomia differenziata ad alcune Regioni si concretizzeranno gravi discriminazioni tra le Regioni e tra Cittadini che non sono uguali nello stesso Stato.**

Organizzato da AICCRE (associazione italiana per il Consiglio dei comuni e delle regioni d'Europa). ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani). MFE (Movimento Federalista Europeo) federazioni della Puglia.

Introduce il prof. Giuseppe **Valerio** Presidente dell'AICCRE della Puglia

Saluti del dott. Mario **Loizzo** Presidente Consiglio Regionale

dott. Simona **Ciullo** Segretario generale MFE Puglia

Francesco Crudele V. Presidente ANCI Puglia

Coordina Enzo **Magistà** Direttore Telenorba

Interventi:

Anna Rita **Gabellone** Università del Salento

Ignazio **Lagrotta** Università di Bari

Vincenzo Tondi della Mura Università del Salento

Cosimo Damiano **Cannito** Sindaco di Barletta

Tommaso **Depalma** Sindaco di Giovinazzo

Enrico De Pascale Direttore gen. Federazione Nazionale Ordine dei Medici

Danilo **Sciannimanico** Assessore alle Politiche Europee Comune di Modugno

Dibattito:

Giuseppe **Abbati** Segretario generale AICCRE Puglia

INGRESSO IN FIERA

Gratuito per i partecipanti ai convegni

TELEFONARE AL 3473313583

PUGLIA, TURISMO, SVILUPPO

E' PERVENUTA LA SEGUENTE LETTERA CHE VOLENTIERI PUBBLICHIAMO

Buongiorno, vediamo quanti di voi in indirizzo non sono in vacanza e quanti risponderanno alla presente istanza/denuncia/proposta per lo sviluppo del Turismo Integrato, per nuovi posti di lavoro, per un'efficiente Protezione Civile.

Ognuno di voi in indirizzo, sia come eletti dai cittadini a rappresentarli sia come dipendenti assunti per gestire il bene pubblico, e il dovere di espletare al meglio i vostri incarichi.

Ognuno di noi, come cittadini, il diritto-dovere di segnalarvi le criticità e le soluzioni da adottare, sempre il pessimismo dell'intelligenza e l'ottimismo della volontà.

Come cittadino in vacanza nella vostra Regione ho rilevato come sia stato estremamente difficile individuare il Servizio di Guardia Medica (servizio ubicato nel Comune di Fasano in una piazza priva di denominazione. In un edificio privo di numero civico e di insegna esterna nonché privo di un front office. Il medico in servizio costretto a erogare un servizio privo di un personal computer, di un POS e di un fondo cassa per i resti. Un Comune che, in una piazza INNOMINATA ha però installato stalli di sosta a pagamento quando sensibilità vuole che nei pressi di dove si erogano prestazioni sanitarie vi sia la possibilità di un parcheggiare gratuito con disco orario) e questo aspetto è uno dei fattori che indubbiamente inibisce lo sviluppo del turismo nella vostra Regione, annullando le eccellenze che vi sono grazie al duro e intelli-

gente lavoro degli imprenditori.

Una singolo aspetto che ha consentito di far emergere altri aspetti come quelli legati alla sicurezza della circolazione stradale inficiata dalla mancata osservanza dei gestori delle strade sanzionabili ai sensi del Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione nonché passibili in caso di incidenti stradali con morti e/o feriti dei reati di omicidi o stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime ai sensi degli articoli 589-bis e 590-bis del Codice Penale. Non solo, ma sono emersi difetti di comunicazione nella comunicazione attraverso i siti internet di Comuni, Regione e ASL

Essendo vostro sicuro interesse istituzionale incentivare il turismo, in particolare per tutto l'arco dell'anno, occorre che come Regione (oggi dibattito a livello governativo per le autonomie), dimostri di saper intervenire in modo quotidiano e fattivo altrimenti ogni intervento governativo sarà l'ennesima cattedrale nel deserto, come è successo, in particolare per il sud, dalla fine della seconda guerra mondiale a oggi.

Colgo l'occasione per ricordare che per creare posti di lavoro, la maggiore possibilità è il poter sviluppare il turismo Integrato, avendo ben chiaro che un cittadino italiano e/o europeo per recarsi in Puglia deve percorrere centinaia di chilometri con i relativi costi in tempo e denaro.

Pertanto, affinché sia scelta la Puglia come meta e poi consigliare ad

altri di recarvisi, il turista deve poter trovare:

I siti internet di Comune, Regione, ASL che nella loro home page hanno inserito in modo evidente le seguenti informazioni:

numeri telefonici, pec, mail per segnalare le emergenze e/o chiedere soccorso;

numeri telefonici, indirizzo e coordinate GPS, PEC, e-mail dei pronti soccorsi, delle guardie mediche turistiche, delle farmacie, degli ospedali, di laboratori di analisi e di quanti soggetti pubblici e/o privati erogano prestazioni sanitarie;

i piani di emergenza comunale, tradotti almeno in inglese, che consentano rapidamente di comprendere per ogni possibile criticità, il cosa fare per autoproteggersi (quale esempio un manuale scaricabile gratuitamente aprendo http://www.incamper.org/dettagli_pubblicazione.asp?id=6), i luoghi dove recarsi per essere in sicurezza, chi contattare per mettersi a disposizione in base alla propria qualifica, eccetera;

il poter essere in circolazione stradale su strade ben progettate e ben mantenute con una segnaletica stradale orizzontale e verticale essenziale, installata come previsto dal Regolamento di esecuzione del Codice della Strada,

Segue alla successiva

Continua dalla precedente

Il trovare un'assistenza sanitaria efficiente visto che, in particolare per alcuni mesi dell'anno in alcune cittadine di pochi abitanti si riversano migliaia di turisti,

igiene e sicurezza pubblica perché è micidiale ammalarsi durante una vacanza nonché subire prevaricazioni e/o rapine.

un trasporto pubblico funzionante e divulgato in modo analitico nel sito internet di ogni comune;

gabinetti pubblici diffusi.

Venendo all'assistenza sanitaria, il servizio di Guardia Medica Turistica è basilare quindi, dilazionare degli interventi, significa vanificare anche gli arrivi per il prossimo anno pertanto con la presente chiedo un tempestivo intervento per trasformare detti servizi in un esempio da imitare in tutta la nazione. Serve solo una squadra operativa, da individuare tra le vostre centinaia di dipendenti in servizio, per creare in tempi certi un elenco dei servizi di Guardia Medica Turistica in tutti i comuni della Regione elencando e verificando i seguenti dati:

Indirizzo completo della denomina-

zione della strada e/o piazza, numero civico, coordinate GPS, presenza di una segnaletica esterna all'edificio per ben individuare il Servizio di Guardia Medica Turistica, una bacheca esterna con indicato l'orario, le farmacie, pronti soccorsi, ospedali, laboratori analisi, la presenza di un addetto al front office e telefono, stalli di sosta limitrofi gratuiti con disco orario.

Intervenire contestualmente per far adeguare i siti internet di Comune, Regione, ASL affinché nella loro homepage hanno inserito in modo evidente le seguenti informazioni:

numeri telefonici, pec, mail per segnalare le emergenze e/o chiedere soccorso;

numeri telefonici, indirizzo e coordinate GPS, PEC, e-mail dei pronti soccorsi, delle guardie mediche turistiche, delle farmacie, degli ospedali, di laboratori di analisi e di quanti soggetti pubblici e/o privati erogano prestazioni sanitarie;

Vi invito a leggere alcune proposte per promuovere il TURISMO INTEGRATO (tutte le forme di accoglienza

za turistica e, in particolare il Turismo Itinerante) contenute nel dossier LA RINASCITA PARTE DAL TURISMO (http://www.incamper.org/sfoglia_numero_2.asp?id=191&n=23&pages=0) da pagina 23 a pagina 61 del numero 191 della rivista inCAMPER)

Oltre al suddetto invito, quale dimostrazione di cittadinanza attiva, vi garantisco la disponibilità

dell'Associazione Nazionale Nuove Direzioni e

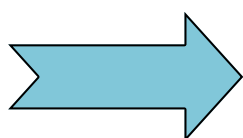
dell'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti

a partecipare con i propri tecnici a un vostro tavolo tecnico che, in tempi predeterminati, consenta di trasformare rapidamente dette proposte in progetti esecutivi aventi come obiettivo il creare posti di lavoro nel settore del turismo e dell'indotto

La partecipazione dei tecnici di dette Associazioni Nazionali al tavolo tecnico

NON COMPORTA ALCUN ONERE PER LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE.

A leggervi, Pier Luigi Ciolli



Via Marco Partipilo, 61 — 70124 Bari

Tel. Fax : 080.5216124

Email: aiccrepuglia@libero.it - sito web: www.aiccrepuglia.eu

Posta certificata: aiccrepuglia@postecertificate.it

Via 4 novembre, 112 76017 S.Ferdinando di P.

TELEFAX 0883.621544 Cell. 3335689307

Email: valerio.giuseppe6@gmail.com - petran@tiscali.it

**I NOSTRI
INDIRIZZI**

Ma perché l'Italia non vuole i migranti economici?

Di Enrico Di Pasquale, Andrea Stuppini e Chiara Tronchin
Il crollo degli ingressi per lavoro

Nell'ultimo anno, in Italia, sono stati rilasciati meno di 14 mila permessi per lavoro, appena l'1,2 per cento del totale europeo (0,23 ogni mille abitanti). Presi dalla lotta agli sbarchi, ci siamo dimenticati dell'"altra" immigrazione, quella che serve all'economia. Mentre è proprio uno dei paesi "cattivi", la Polonia, che più apre le porte ai migranti economici: quasi 600 mila nel 2018.

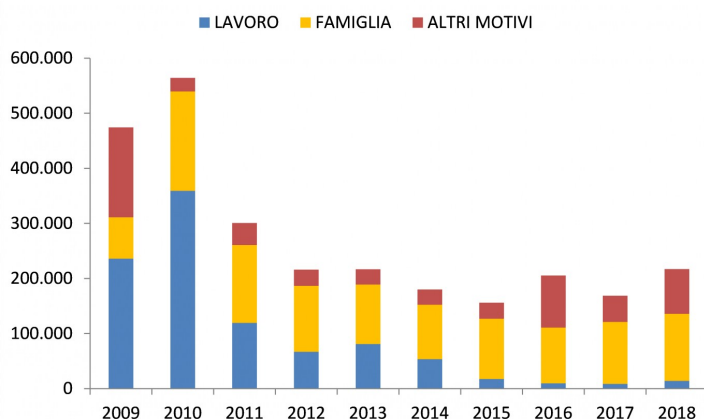
Nel 2018, in totale, i permessi rilasciati dall'Italia (primo rilascio a cittadini non comunitari) sono stati 239 mila, a cui si aggiungono gli arrivi di cittadini comunitari, per i quali vale la libera circolazione. Tuttavia, tra il 2011 e il 2017, gli occupati comunitari sono aumentati solo di 60 mila unità, segno che quel flusso si va esaurendo, dopo il picco massimo con gli allargamenti dell'Ue del 2004 e 2007.

Se si guarda la serie storica, fino al 2010 i nuovi permessi erano oltre 500 mila all'anno, per poi subire un drastico calo dal 2011 a seguito della riduzione dei "decreti flussi". Peraltro, neanche prima esisteva una vera e propria "programmazione", dato che i flussi erano determinati principalmente dalle cosiddette "sanatorie", ovvero regolarizzazioni "a posteriori".

In ogni caso, fino al 2010 la prima componente dei permessi rilasciati era quella per motivi di lavoro (oltre 350 mila). Negli ultimi anni sono invece cresciuti gli "altri motivi", soprattutto i motivi umanitari, senza comunque mai superare di molto quota 100 mila. I permessi rilasciati per ricongiungimento familiare sono rimasti sostanzialmente costanti, ma a partire dal 2011 sono diventati la prima voce.

Non è tutto: tra i 13.877 permessi rilasciati nel 2018 per motivi di lavoro, il 40,5 per cento è costituito da lavoratori stagionali e solo il 10,6 per cento è dato da mansioni altamente qualificate (ricercatori, lavoratori altamente qualificati, Blue card).

Figura 1 – Permessi di soggiorno rilasciati in Italia per motivo del permesso* (2009-2018)



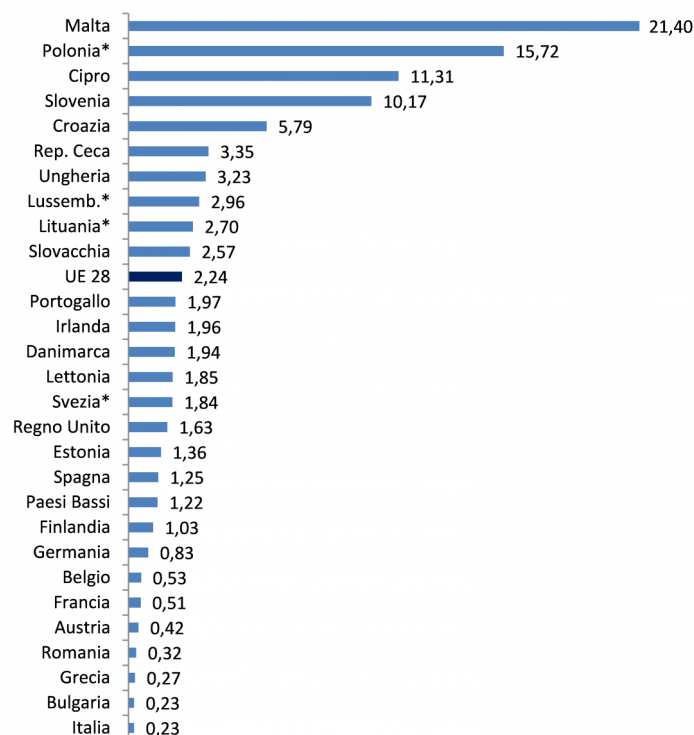
* "Altri motivi" include: studio, rifugiati e protezione sussidiaria, motivi umanitari, minori non accompagnati, vittime di tratta, altro non specificato

Fonte: Elaborazioni Fondazione Leone Moressa su dati Eurostat

Gli ingressi per lavoro in Europa

Su 3,2 milioni di permessi rilasciati in Europa nel 2018, un quinto è in capo alla Polonia (683 mila). Seguono Germania (544 mila) e Regno Unito (451 mila), mentre l'Italia si colloca in sesta posizione. In Polonia, quasi il 90 per cento dei nuovi permessi è rilasciato per lavoro. L'Italia, invece, è solo in quattordicesima posizione per numero di permessi per lavoro (13.877): tra questi, 4 su 10 sono stagionali e solo 1 su 10 è altamente qualificato. In relazione alla popolazione residente, poi, i 13.877 permessi per lavoro dell'Italia equivalgono ad appena 0,23 ingressi ogni mille abitanti: maglia nera europea. In doppia cifra, invece, Malta (21,40 permessi ogni mille abitanti), Polonia (15,72), Cipro (11,31) e Slovenia (10,17).

Figura 2 – Primi permessi per lavoro nei paesi Ue ogni mille abitanti (2018)



Elaborazioni Fondazione Leone Moressa su dati Eurostat (* dati 2017)

Perché converrebbe riaprire i flussi legali

L'analisi dei permessi di soggiorno consente di evidenziare alcuni aspetti, poco presenti nel dibattito quotidiano.

[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

In primo luogo, nonostante il clamore mediatico sugli sbarchi, oggi in Italia arrivano molti meno immigrati rispetto a dieci anni fa, quando i permessi rilasciati erano più di 500 mila l'anno. L'ultimo decreto flussi di portata significativa risale al febbraio 2011 (con Silvio Berlusconi a Palazzo Chigi e Roberto Maroni al Viminale), con quasi 100 mila ingressi autorizzati per lavoratori non stagionali.

Nel resto d'Europa, invece, gli ingressi per lavoro continuano. E proprio i paesi di Visegrad sono tra i più attivi nell'attrarre migranti economici: Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca, che in termini di popolazione incidono per il 13 per cento sul totale Ue, nel 2018 hanno rilasciato il 60 per cento di tutti i permessi di soggiorno europei per motivi di lavoro, consentendo l'ingresso a quasi 700 mila cittadini non comunitari.

L'Italia, in materia di politiche migratorie, sembra aver smarrito la strada della programmazione, concentrandosi sulla lotta ai barconi (e alle Ong che li soccorrono) e sulla gestione di un sistema di accoglienza problematico per svariate ragioni (sono sotto gli occhi di tutti i lunghi tempi di attesa, i casi di sovraffollamento, gli scarsi risultati in termini di integrazione e di qualità media dei servizi offerti).

La riapertura dei canali d'ingresso legali, invece, porterebbe un contributo essenziale al sistema produttivo e alle casse pubbliche, sotto forma di gettito fiscale e contributi previdenziali, in un contesto di natalità ai minimi storici e invecchiamento della popolazione.

Nei giorni scorsi, ad esempio, Confagricoltura Veneto

ha denunciato l'esiguità delle quote d'ingresso di lavoratori stagionali. Secondo gli imprenditori agricoli, questa carenza "rischia di favorire il lavoro illegale", mentre "ci sono decine di migliaia di residenti nelle liste di collocamento ma hanno scarsa disponibilità ad effettuare lavoro di manodopera nei nostri campi". In sostanza: gli italiani non fanno i braccianti, gli stranieri che vorrebbero farlo non possono entrare, e così si alimentano irregolarità e sfruttamento.

Inoltre, secondo lo studio Excelsior di Unioncamere, "tra il 2019 e il 2023 il mercato del lavoro italiano avrà bisogno di un numero di occupati compreso tra i 2,5 e i 3,2 milioni", di cui almeno il 12 per cento sarà costituito da professioni non qualificate. E almeno il 17 per cento sarà assorbito da manifattura ed edilizia, comparti caratterizzati da forte presenza straniera.

Il canale legale avrebbe anche un altro effetto, forse non trascurabile: offrirebbe un'alternativa (molto più sicura e controllabile) alle traversate del Mediterraneo. Se è vero che tra i richiedenti asilo vi è una grossa percentuale di "falsi profughi", l'apertura di canali legali per lavoro potrebbe essere una soluzione.

In definitiva, occorrerebbe passare dalla gestione in emergenza (che ha caratterizzato l'ultimo decennio) a una programmazione mirata e a lungo raggio, con flussi legati alle esigenze del mercato e con un efficace sistema di selezione degli arrivi. Questa, sì, sarebbe una politica che potrebbe aiutare ad aprire quella "nuova stagione" evocata da Giuseppe Conte nella sua dichiarazione dopo aver ricevuto l'incarico di formare un nuovo governo.

[Da lavoce.info](https://www.lavoce.info)

DIRIGENZA AICCRE PUGLIA

PRESIDENTE

Prof. Giuseppe Valerio

già sindaco

Vice Presidente Vicario

Avv. Vito Lacoppola

comune di Bari

Vice Presidenti

Dott. C.Damiano Cannito

Sindaco di Barletta

Prof. Giuseppe Moggia

già sindaco

Segretario generale

Giuseppe Abbati

già consigliere regionale

Vice Segretario generale

Dott. Danilo Sciannimanico

Assessore comune di Modugno

Tesoriere

Dott. Vito Nicola De Grisantis

già sindaco

Collegio revisori

Presidente: Mario De Donatis (Galatina),

Componenti: Giorgio Caputo (Matino), Valente Aniello (San Ferdinando di Puglia)

Paolo Maccagnano (Nardò),

Come ha fatto la Cina a creare la più grande rete ferroviaria ad alta velocità

La High-speed rail cinese, ferrovia ad alta velocità che percorre l'intero Paese estendendosi per circa 30mila chilometri, è la superstar dello sviluppo della Cina negli ultimi dieci anni. Un network televisivo di Pechino ci spiega come la Cina in pochi anni sia riuscita a raggiungere questo incredibile progresso.

"I treni viaggiano quasi al triplo rispetto ai limiti di velocità che si trovano sulle normali autostrade cinesi e i passeggeri non devono neppure guidare", fa notare Gong Zhe, giornalista della China Global Television Network ([CGTN](#)) canale televisivo di informazione di Pechino che trasmette h24 in lingua inglese.

Oltre all'alta velocità, i treni sono anche molto stabili e dotati di una rete 4G. Questa caratteristica è un grande vantaggio rispetto al trasporto aereo dove non è possibile utilizzare l'internet via satellite. Inoltre, a vantaggio del trasporto su rotaie va anche il fatto che i biglietti dei treni costano in genere un terzo rispetto a quelli dei voli.

Ciò rende il servizio HSR (High-speed rail) accessibile e attraente per il comune cittadino. Più di nove miliardi di viaggi sono stati effettuati utilizzando i treni superveloci cinesi.

Ma come ha fatto la Cina, un Paese per certi versi ancora in via di sviluppo, a realizzare una rete ferroviaria così ampia e sofisticata in così poco tempo? Gong Zhe si dà le seguenti risposte.

In primo luogo, egli sostiene nel suo editoriale e nel video che la televisione cinese ha confezionato per presentare senza velato orgoglio al mondo il progresso raggiunto, fin dai primordi, la Cina ha sempre avuto una storia di grandi imprese edili, tutti conoscono ad esempio la Grande Muraglia, opera mastodontica di difesa nazionale. Ma anche il Grande Canale fu un'impresa colossale, un vasto sistema di vie navigabili che va da Pechino alla provincia dello Zhejiang, nel sud. Molto più recentemente il Paese è diventata la terza nazione al mondo a sbarcare un

rover sulla Luna. Quindi non dovrebbe del tutto sorprendere che la Cina sia stata in grado di stabilire una tale impresa riguardo al trasporto ferroviario.

In secondo luogo bisogna osservare che le capacità scientifiche e tecnologiche della Cina sono aumentate notevolmente negli ultimi dieci anni. Quando la Cina ha lanciato per la prima volta i suoi treni "Hexie" con unità elettriche multiple (EMU), disponeva principalmente di tecnologia tedesca. Ma oggi la tecnologia HSR proviene essenzialmente dalla Cina.

Le società cinesi HSR hanno presentato una grande quantità di modelli tecnologici e hanno costruito le loro locomotive, che hanno circa il 4% in meno di resistenza all'aria rispetto alle EMU.

Infine, l'HSR cinese è un progetto nazionale con standard unificati su tutta la rete. Questo può far risparmiare lavoro e tempo.

La Cina è più grande degli Stati Uniti in termini di superficie. Se ogni provincia del Paese avesse standard diversi, ciò renderebbe molto più complessi i collegamenti e potrebbero essere necessarie interruzioni durante il viaggio e cambi aggiuntivi per i passeggeri. Per non parlare delle difficoltà nel processo di costruzione della rete.

Molte persone al di fuori della Cina mettono in dubbio la decisione del Paese di costruire una rete così grande e costosa. Anche internamente ci furono discussioni e dubbi quando vennero introdotte per la prima volta le EMU. Ma oggi, anche coloro che prima erano contrari, potrebbero ricredersi dopo aver sperimentato quanto siano impressionanti i nuovi treni, conclude la pubblicazione della versione online della testata giornalistica cinese che, pur non eccedendo certo in modestie, fa certamente affidamento su alcuni dati del tutto inconfutabili:

[Segue alla successiva](#)

Spinelli, l'UE, la Puglia

DI GIUSEPPE DIMICCOLI



ALTIERO SPINELLI, PADRE NOBILE DELL'EUROPA, AVEVA ANCHE SANGUE PUGLIESE.

«LA VIA DA PERCORRERE NON È FACILE, NÉ SICURA. MA DEVE ESSERE PERCORSO, E LO SARÀ!». È BELLO PENSARE CHE QUESTA CERTEZZA INCARDINATA NEL «MANIFESTO DI VENTOTENE» SCRITTO ANCHE DA ALTIERO SPINELLI SIA LA BUSSOLA CHE OFFRIRÀ LA ROTTA PER «FAR RINASCERE L'EUROPA» DOPO IL VERTICE NELL'«ISOLA DI CONFINO». IN REALTÀ, DOPO IL CICLONE BREXIT E I CONTINUI APPELLI DEGLI EUROSCETTICI, SAREBBE OPPORTUNO ISPIRARSI ALL'IMPEGNO EUROPEISTICO DI QUESTO «GIGANTE» CHE HA POSTO LE BASI PER MATERIALIZZARE IL SOGNO EUROPEO CHE NONOSTANTE TUTTE LE CREPE ESISTENTI NEL 2012 HA MERITATO IL NOBEL PER LA PACE.

È BELLO SAPERE CHE NELLE VENE «DELL'ULISSE CON LA BARBA BIANCA» SIA CIRCOLATO SANGUE PUGLIESE: SUO NONNO, ALESSANDRO, NACQUE A BARLETTA NEL 1842. ALTIERO, NELLA SUA AUTOBIOGRAFIA «COME HO TENTATO DI DIVENTARE SAGGIO», LO DESCRIVE CON «BAFFETTI GRIGI A PUNTA».

A RAFFORZARE LA PUGLIESITÀ È OPPORTUNO ANNOTARE CHE ALESSANDRO ERA FIGLIO DI GAETANO, NATO NEL 1803 E PROVENIENTE DA TARANTO. ALESSANDRO, IN SECONDE NOZZE, SI SPOSA CON TERESA CRISCUOLI E NEL 1881 A CHIETI NASCE CARLO ALFREDO ADELCHI. ESSENDO DIPLOMATICO, CARLO, SI TRASFERISCE A ROMA E IL 16 SETTEMBRE DEL 1905 SI SPOSA CON MARIA GIUSEPPA RICCI. A ROMA IL 31 AGOSTO DEL 1907 NASCE ALTIERO.

LA VITA DI ALTIERO, MORTO NELLA CAPITALE IL 23 MAGGIO 1986 (LE SUE CENERI RIPOSANO NON A CASO A VENTOTENE), È SCIVOLATA LUNGO IL PARADIGMA DELLA COSTRUZIONE DELL'EUROPA: NEL 1943 FONDÒ IL MOVIMENTO FEDERALISTA EUROPEO E SUCCESSIVAMENTE FU TRA I PROMOTORI DELL'UNIONE DEI FEDE-

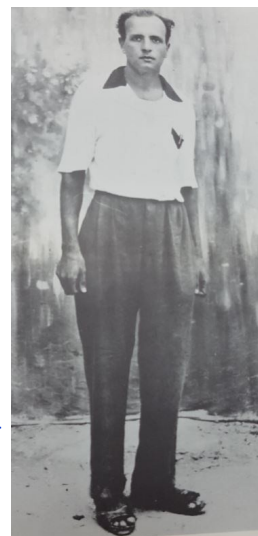
RALISTI EUROPEI. A LIVELLO OPERATIVO FU COMMISSARIO EUROPEO DAL 1970 AL 1976 INTRODUCENDO NUOVE POLITICHE PER AMBIENTE, CULTURA, RICERCA E INDUSTRIA E DIRITTI CIVILI.

DOPO UNA PARENTESI NEL PARLAMENTO ITALIANO SEDETTE NEL PRIMO PARLAMENTO EUROPEO ELETTO A SUFFRAGIO UNIVERSALE NEL 1979. SI BATTÈ PER FAR EMERGERE LE SUE CONVINZIONI FEDERALISTE PILASTRI DEL «CLUB DEL COCCODRILLO» FONDATO NEL 1981. TRA LE «VITTORIE» AL PARLAMENTO EUROPEO UN PROGETTO DI TRATTATO DI UNIONE EUROPEA APPROVATO IL 14 FEBBRAIO 1984.

SPINELLI, IN GIOVENTÙ, FU CLASSIFICATO DALLA POLIZIA FASCISTA «SOVVERSIVO, IRRIDUCIBILE E FANATICO». NEL SUO PEREGRINARE CARCERARIO STUDIÒ MOLTO. GLI ANNI DEL CONFINO FURONO FONDAMENTALI. DECISIVI GLI INCONTRI A VENTOTENE: ERNESTO ROSSI, EUGENIO COLORNI E URSULA HIRSCHMANN, SUCCESSIVAMENTE SUA SPOSA. SULL'ISOLA, TRA INNARRABILI RISTRETTEZZE FISICHE, CONCEPÌ IL «MANIFESTO DI VENTOTENE». UNA LETTURA, QUELLA DELLA «BIBBIA DELL'UNIONE EUROPEA», INDISPENSABILE PER ARGINARE IL SENTIMENTO DI LONTANANZA DALLE ISTITUZIONI EUROPEE DEI CITTADINI DEGLI ORAMAI 27 STATI (SEBBENE GLI INGLESI NON SI STIANO SBRACCIANDO PER CONCORDARE L'USCITA).

«IL RICORDO DI ALTIERO SPINELLI RAPPRESENTA UNA CONTINUA FONTE DI ISPIRAZIONE», SCRISSE IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, SERGIO MATTARELLA, IN OCCASIONE DEL 30ESIMO ANNIVERSARIO DELLA MORTE

[DA LA GAZZETTA DELMEZZOGIORNO](#)



Continua dalla precedente

La HSR cinese è la rete ferroviaria ad alta velocità più estesa del mondo. Alla fine del 2018 era arrivata ad estendersi per quasi 30mila km collegando 33 divisioni amministrative. Da sola rappresenta i due terzi delle ferrovie ad alta velocità ad uso commerciale di tutto il mondo.

Si prevede che nel 2025 la sua estensione

raggiungerà i 38 mila km.

La velocità attuale è tra i 250 e 350 km/h

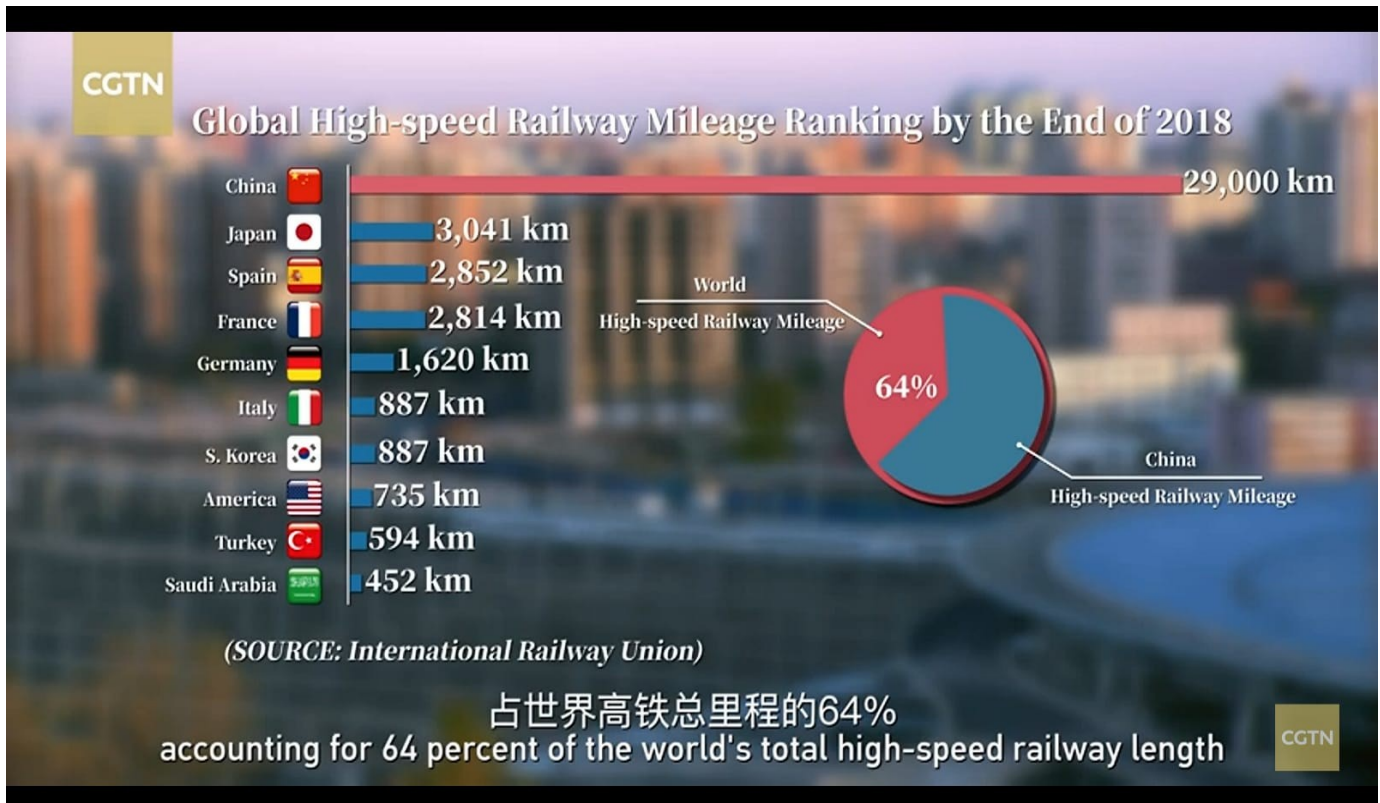
La Cina ha iniziato a testare dei treni prototipo a levitazione magnetica capaci di raggiungere, almeno in teoria, i 600 km/h

[Da sputnik](#)

[Segue alla successiva](#)

L'ALTA VELOCITA' FERROVIARIA NEL MONDO

LA LEZIONE DELLA CINA



La nuova geografia dei trasporti marittimi e la Macroregione italiana del Nord Ovest (quando l'istituzione della macroregione del mediterraneo occidentale?)

di Alberto Cossu



L'Italia, nella narrazione del mainstream mediatico nazionale e internazionale, viene descritta come un paese al palo incapace di rispondere ai grandi cambiamenti dell'economia globale e non all'avanguardia nel settore del trasporto delle merci e della logistica. Nell'area del Nord-Ovest, le regioni della Liguria, Piemonte e Lombardia, hanno invece dato luogo da qualche anno ad un progetto innovativo in grado di restituire competitività nei prossimi anni al cuore produttivo del sistema industriale nazionale nell'ambito mediterraneo e nel contesto continentale. L'asse principale su cui le tre regioni stanno coordinando le loro politiche riguarda il trasporto delle merci e la logistica nei suoi vari aspetti. Il progetto tiene conto della nuova centralità del Mediterraneo: l'allargamento del canale di Suez, l'incremento del trasporto marittimo verso e per l'Oriente, la crescita della capacità di trasporto delle nuove navi super container, la connettività con i due corridoi TEN-T

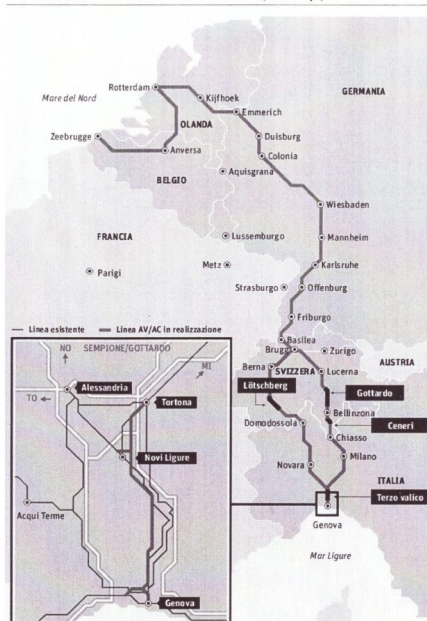
europei (mediterraneo e Reno-Alpi), le nuove tecnologie che sempre di più contribuiranno a rendere competitivo il settore.

Nel 2015 le regioni Liguria, Piemonte e Lombardia, per rispondere ai cambiamenti in atto nello scenario globale, istituiscono una cabina di regia con la finalità di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del Nord Ovest. Decidono di definire un'unica strategia relativa al sistema logistico, intermodale e del trasporto merci. A tale scopo annualmente vengono organizzati gli "Stati generali della Logistica del Nord-Ovest". Infatti, la macroarea è posta all'incrocio di due corridoi TEN-T che collegano l'est e l'ovest dell'Europa (Corridoio Mediterraneo) e il nord con il sud (Corridoio Reno Alpi). E', pertanto, collegata funzionalmente alle principali reti di comunicazione trans europee e costituisce un vero e proprio sistema di portualità e retroportualità strategico per il trasporto delle merci a livello internazionale.

[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

Il Terzo valico e il corridoio Genova-Rotterdam (Reno-Alpi)



Si sta, perciò, configurando una macro area regionale in grado di operare non solo con il sistema produttivo insediato nella pianura padana ma anche di esercitare una forte attrazione su un bacino europeo che comprende la Svizzera e la Germania meridionale. Si stanno gettando le basi di un sistema integrato ed in grado di sfidare l'egemonia della portualità del Nord Europa (Anversa, Rotterdam, Amburgo). Quando gli investimenti saranno conclusi si verrà a creare un area macro regionale di valenza non solo nazionale ma di livello europeo con conseguente impatto geopolitico.

I porti liguri (La Spezia, Genova, Vado ligure) stanno estendendo la rete di collegamenti con le ferrovie europee e la capacità di ricevere super portacontainer. E' il caso per esempio di Vado ligure che a dicembre permetterà l'approdo di navi da 22 mila teu. Per il mercato del Mar Tirreno settentrionale, e più in generale per il Sud Europa, si tratta di una novità molto importante perché le unità da 22.000 teu non sono inserite nelle rotazioni delle linee marittime che giungono negli scali liguri. Nei terminal Vte di Genova e al La Spezia Container Terminal le navi più grandi ormeggiate sono state quelle della serie Msc Istanbul da 16.600 teu di portata.

L'Italia ha una posizione di leader nel trasporto marittimo in particolare nel RO-RO e nelle navi da traghetto. Bisogna anche ricordare che il secondo più grande operatore internazionale nel settore del trasporto container MSC (con fatturato di circa 30 miliardi di dollari e sede in Svizzera) è di origine italiana e negli ultimi anni ha rafforzato la sua posizione compiendo acquisizioni sul mercato italiano.

Tutto ciò sarà possibile grazie agli investimenti europei, del governo italiano, delle regioni, delle imprese straniere e italiane che stanno scommettendo sulla creazione di un sistema

integrato trasporto marittimo e logistica terrestre.

Il sistema ha un perno fondamentale nel traforo del Gottardo e in quello del Monte Ceneri in via di completamento, che aprono la connettività verso la Svizzera e la Germania. Un altro pilastro è il corridoio TAV verso la Francia che insieme con il Terzo valico e relative piattaforme logistiche collocate nell'asse Piemonte Lombardia consentono un viabilità su rotaia più competitiva rompendo il relativo isolamento della Liguria verso la pianura padana e quindi l'Europa.

Il sistema, una volta completati gli investimenti, avrà le carte in regola per poter strappare volumi di traffici ai porti del Nord Europa e offrire maggior efficienza ad un area che comprende non solo le regioni italiane del nord ma anche la Svizzera e la Germania meridionale.

I porti liguri da Genova a La Spezia e Vado Ligure, compreso nell'Autorità portuale di Genova e Savona, avranno a disposizione un sistema infrastrutturale portuale e logistico ferroviario e stradale che consentirà all'apparato industriale nazionale di inviare merci, riceverne, trasportarle su ferrovia o gomma e gestirle con minori costi e tempi

Con il Terzo valico sarà più facile spedire i container oltre le Alpi, un'operazione che per molte imprese italiane non è mai risultata agevole. Il Terzo valico – dimezzando i tempi di percorrenza tra Genova e Milano e riducendo di un terzo quelli tra Genova e Torino – consentirà al porto di Genova e a quelli liguri come La Spezia e Vado Ligure di fare concorrenza ai grandi porti del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo, Anversa) e alle imprese esportatrici del Nord-Ovest, di ampliare i rispettivi mercati di sbocco, esaltando la vocazione logistica della macroregione.

Il Terzo valico è una nuova linea ferroviaria ad Alta capacità, in gran parte in galleria, che si snoda tra Genova e Tortona (Alessandria) e rappresenta il completamento a Sud, sul versante italiano, del corridoio Reno-Alpi. L'investimento economico è pari a 6,2 miliardi, con fine dei lavori prevista nel 2022. È un'infrastruttura strategica soprattutto per le merci, in coerenza con gli obiettivi dell'Unione europea di trasferire, entro il 2030, il 30% del traffico merci, su distanze superiori ai 300 chilometri, dalla strada alla ferrovia.

I collegamenti ferroviari Genova-Milano/Novara sono parte fondamentale del corridoio Reno-Alpi (reti Ten-T), il più importante asse europeo di collegamento Nord-Sud su cui si muove il maggior volume di merci trasportate in Europa, attraversando i Paesi a maggior vocazione industriale (Paesi Bassi, Belgio, Germania, Svizzera e Italia) e mettendo in

[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

competizione il Mediterraneo con il Mare del Nord e i porti dell'Alto Tirreno con quelli del Nord Europa. In Svizzera il corridoio Reno-Alpi prevede le due maxi gallerie di base del Gottardo (già in funzione) e del Ceneri (sarà ultimata nel 2020).

Il Mediterraneo sta diventando sempre più centrale nel commercio internazionale e questo fatto ne influenzerà gli attuali assetti portuali e logistici.

Sebbene in modo non ancora completo il nostro paese sta portando avanti una strategia del trasporto marittimo e logistico, che tra mille intoppi e difficoltà, potrebbe, una volta completati gli investimenti che abbiamo descritto, disegnare un quadro infrastrutturale su cui costruire una nuova centralità basata sul Mediterraneo strappando alla logistica del Nord-Europa qualche quota di mercato e limitandone l'egemonia. Tuttavia, in questo scenario, il Sud stenta a sfruttare in pieno il potenziale della portualità come dimostra il caso di Gioia Tauro carente nella connettività ferroviaria.

Per realizzare la strategia di rilancio del trasporto marittimo e logistico non è sufficiente solo agganciare il sistema portuale alla Via della Seta ma tenere presente che il sistema industriale italiano ha una forte propensione all'export e che alcuni dei nostri mercati principali sono collocati nell'altra sponda dell'Oceano Atlantico con la quale, per il momento, abbiamo un volume di traffico decisamente signifi-

cativo. Il progetto cinese della Nuova Via della Seta denominato Belt and Road Initiative (BRI) presenta certamente delle opportunità ma deve essere valutato anche in base alla sostenibilità economica e ai prossimi cambiamenti in atto nelle supply chain mondiali. Inoltre pesa sulla nostra portualità l'assenza delle Zone economiche speciali (ZES), come anche la carenza di centri di creazione e diffusione dell'innovazione e ricerca nel campo della logistica. In questo senso la Regione, insieme anche all'università di Genova, con il progetto Liguria 2020 ha fatto la scelta strategica di puntare sull'economia del mare e la logistica valorizzando un potenziale di conoscenze di livello internazionale di cui il territorio dispone. Inoltre, l'applicazione di tecnologie all'avanguardia, quale l'intelligenza artificiale nella gestione della logistica (utilizzata da Contship nel porto container di La Spezia attraverso l'utilizzo di un algoritmo per migliorare le performance), rappresenta un ulteriore fattore di successo sui cui puntare.

Tuttavia, gli interessi geopolitici del sistema europeo a trazione Franco-Tedesca a non spostare eccessivamente il baricentro verso il Mediterraneo, potrebbe costituire un ostacolo da non sottovalutare per il pieno successo del sistema logistico italiano in formazione nel Nord-Ovest.

Alberto Cossu, analista senior, Vision & Global Trends. International Institute for Global Analyses

Da il sole 24 ore

CANZONI PER LA PACE

John Lennon
Give Peace a Chance

Tutti stanno parlando di
Ministri, Sinistri,
Ringhiere e Mitragliere,
Vescovi e Pescherie,
Rabbini e Bracci-di-Ferro,
Arrivederci, arrivederci.
Tutto ciò che stiamo dicendo
È date una possibilità alla pace
Tutto ciò che stiamo dicendo
È date una possibilità alla pace
Avanti
Ora lasciate che vi dica
Oh, attaccatevi a essa

Tutto ciò che stiamo dicendo
È date una possibilità alla pace.
Tutti stanno parlando di
Rivoluzione, Evoluzione,
Masticazione, Flagellazione,
Regolazioni, Integrazioni,
Meditazioni, Nazioni Unite,
Congratulazioni.
Tutto ciò che stiamo dicendo
E date una possibilità alla pace
Tutto ciò che stiamo dicendo
E date una possibilità alla pace
Ora lasciate che vi dica
Oh, attaccatevi a essa
Tutto ciò che stiamo dicendo
È date una possibilità alla pace (...)

La raccolta delle mandorle (la Puglia che scompare)

Di **Antonio Abruzzese**

I mandorlo è un albero maestoso ed è il primo a fiorire e ad annunciare la primavera

La mandorla è il seme commestibile del Mandorlo (*Prunus dulcis*) e appartiene alla famiglia delle Rosaceae. È una pianta originaria dell'Asia ed è coltivata sia in Puglia (la mandorla di Toritto) e soprattutto in Sicilia (la mandorla d'Avola).

Il frutto è una drupa a forma ovoidale e può contenere 1-2 semi, dal gusto delicato, oleoso e ricoperto da una sottile pellicola marrone e bianchi all'interno.

Il seme a sua volta è protetto da un involucro principale chiamato mallo, poi da un successivo involucro legnoso che protegge e contiene la mandorla stessa.

Il mandorlo è un albero maestoso ed è il primo a fiorire e ad annunciare la primavera, colorando i nostri paesaggi. A distanza di qualche mese dalla fioritura, tra la fine di agosto e gli inizi di settembre avviene la raccolta delle mandorle o meccanicamente con scuotitori, oppure manualmente con il metodo dell'abbacchiatura (mazze di legno e teli stesi sul terreno proprio come avviene con la raccolta delle olive). Quest'ultimo è più faticoso, ma il migliore se non si voglia creare sofferenza alla pianta.

Subito dopo la raccolta si passa alla smallatura, eliminando la buccia che protegge il frutto e le eventuali foglie e corpi estranei grazie alla forza centrifuga di appositi macchinari. In passato quest'operazione avveniva sotto un ampio mantello ombroso di un grande albero come la quercia, per garantire ai lavoratori il minimo riparo dalla calura del settembre ancora ardente.

Come per i suini, anche per la mandorla non si butta via niente. Il mallo essendo ricchissimo di potassio, una volta staccato è utilizzato per produrre un ottimo fertilizzante naturale.

In seguito si passa all'essiccazione. Sparsi a terra sui lenzuoli, nelle aie della masseria o nei

cortili, i semi del mandorlo ancora racchiusi nel loro umido guscio, sono lasciati per qualche giorno alle carezze del sole e dell'aria e rivoltati di tanto in tanto per ottenere una deumidificazione uniforme per evitare attacchi di muffe e parassiti.

Una volta terminato il bagno di sole, il tempo è maturo per rompere il guscio e arrivare al tesoro tanto atteso e dolce.

La sgusciatura un tempo era un'opera titanica, se guardata con gli occhi pigli contemporanei: centinaia e migliaia di semi sgusciati manualmente, mandorla dopo mandorla. Questo genere di lavoro era svolto da folli gruppi di donne (madre, sorelle e figlie di agricoltori). Durante la sgusciatura le donne venivano fatte cantare per evitare che clandestinamente mangiassero di nascosto il frutto prezioso.

Qualora volessimo pelare le mandorle dalla sua pellicina scura, è necessario scottare i semi per qualche istante in acqua bollente. Sarà finalmente pronta per essere adoperata in cucina.

A proposito di cucina, infinite sono le ricette sia dolci sia salate a base di mandorle. Oggi vi consiglio di preparare una semplicissima bevanda a base di mandorle: il latte di mandorla. Una bevanda ricca d'innumerabili benefici e consumata anche dai vegani, vegetariani, celiaci e intolleranti al lattosio.

Ecco a voi il video:

<https://www.youtube.com/watch?v=t4d3woXcl0g>

Il latte di mandorla si può alternare nella nostra dieta alimentare con il latte vaccino, infatti, oltre a prepararlo in casa, si conserva a lungo ed è privo di colesterolo e lattosio.

Dal punto di vista nutrizionale le mandorle sono ricche di energia: su 100 g di mandorle sviluppa ben 580 kcal (per cui vanno consumate con parsimonia), inoltre, sono ricche di fibre, calcio e potassio.

Inoltre, sono presenti sul mercato anche prodotti cosmetici, oli e creme a base di mandorle capaci di idratare la pelle e capaci di combattere l'invecchiamento cutaneo.

Provare per credere...

Da ODYSSEO

La divisione dell'UE sulla migrazione si allarga

Di JESS SMEE

L'immigrazione clandestina pone una crisi politica in corso per il blocco europeo e l'incapacità dei politici ha lasciato gli europei più preoccupati dell'immigrazione che dei cambiamenti climatici.

Il cambio di leadership di novembre in seno alla Commissione europea contribuirà a migliorare la sua esperienza nell'emergenza umanitaria?

Un gran numero di migranti ha continuato ad arrivare sulle coste europee quest'estate e centinaia di persone quest'anno sono morte lungo il percorso.

Ma mentre l'immigrazione domina i titoli dei giornali, l'Europa è divisa su come rispondere, il che significa che la questione è in cima alla lista delle cose da fare per Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea in arrivo.

Aumenta la pressione sull'Europa per prendere una posizione ferma sull'emergenza.

Ad agosto, la Grecia ha sottolineato i suoi appelli affinché l'UE condivida l'onere dei nuovi arrivati nel mezzo di un forte aumento dei migranti che sono sbarcati sulle isole greche nelle ultime settimane.

Il vice ministro per la protezione dei cittadini Giorgios Koumoutsakos ha persino avvertito che il paese aveva "esaurito la sua capacità" per far fronte ai nuovi arrivi - e ha chiesto aiuto al resto dell'Europa.

E oltre alle forti lamentele delle nazioni in prima linea, l'Europa sta lottando per colmare posizioni sempre più polarizzate sull'immigrazione.

Gli Stati membri europei sono tutt'altro che sulla stessa linea per quanto riguarda la loro disponibilità ad accettare ed accogliere i migranti.

Illustrando il divario tra le risposte politiche alle crisi, l'indagine sull'integrazione del SGI di Bertelsmann Stiftung nel 2018, ha indagato sulla domanda: in che modo le politiche supportano l'integrazione dei migranti nella società?

Le sue scoperte dicono.

In totale, 11 paesi dell'Unione perseguono politiche culturali, educative e sociali che "non si concentrano sull'integrazione dei migranti nella società" e cinque nazioni dell'Europa orientale - Slovacchia, Polonia, Ungheria, Croazia e Bulgaria - hanno addirittura segnato solo tre su un possibile 10 punti.

Tra i migliori, 17 paesi europei hanno segnato tra i sei e

gli otto punti, ma nel tentativo di integrare i nuovi arrivati, secondo il sondaggio "non sono ancora riusciti a farlo in modo efficace".

Riformare Dublino

Prima di prendere le redini della Commissione europea a novembre, von der Leyen ha affermato di appoggiare la riforma del regolamento di Dublino dell'UE, che stabilisce che i richiedenti asilo devono presentare le loro domande nel primo paese dell'UE che raggiungono, il più delle volte, la Grecia, Italia e Spagna.

In un'intervista con il quotidiano tedesco Bild e altri giornali europei, von der Leyen ha affermato che era tempo di riformare il regolamento di Dublino dell'UE, che è stato modificato da ultimo nel 2013: "La migrazione avviene via terra o via mare. Le nostre frontiere esterne si possono stabilizzare se forniamo un aiuto sufficiente agli Stati membri che sono esposti a molte pressioni migratorie a causa della loro posizione sulla mappa", ha affermato.

Un rimpasto nei corridoi europei del potere - incluso l'arrivo di parlamentari neo eletti e rieletti quest'estate - rinnoverà l'attenzione di Bruxelles sull'emergenza umanitaria.

Ma questa estate le fratture all'interno del blocco sono state chiarite dolorosamente, ad esempio, con le missioni di salvataggio private che sono state rifiutate dall'ingresso sicuro da parte di Italia e Malta, nonché attese prolungate su dove inviare ogni migrante.

Gli europei sono sempre più preoccupati

Numerosi paesi dell'UE, tra cui la Germania, hanno sottolineato che mirano a introdurre alcuni cambiamenti nella politica migratoria del blocco.

Ma i legislatori hanno avuto un successo misto nel dare una svolta ai cambiamenti.

Nel giugno 2018 gli Stati membri hanno discusso una serie di misure per alleviare l'onere, ma nonostante i loro accordi, molti dei loro piani devono ancora vedere la luce.

L'aumento delle dimensioni e della gamma di potere dell'agenzia di frontiera esterna dell'UE Frontex era uno degli obiettivi.

Ma senza un chiaro lasso di tempo, i progressi verso questo obiettivo sono confusi.

[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

Mentre la Commissione europea ha espresso l'intenzione di aggiungere altri 8.500 membri del personale a Frontex entro il 2020, von der Leyen farà il possibile per raggiungere questo obiettivo entro il 2024.

Ma mentre l'inazione e la divisione affliggono il blocco, l'immigrazione è salita in cima alla lista delle preoccupazioni degli europei, secondo il sondaggio semestrale dell'opinione pubblica dell'Eurobarometro pubblicato all'inizio di agosto, che mostra che il problema ora provoca tra un campione di cittadini europei più paura del cambiamento climatico.

Nel frattempo, la polarizzazione tra le posizioni dell'Unione europea sull'immigrazione sembra crescere, suggerendo che von der Leyen avrà il suo lavoro per guidare la Commissione europea verso un compromesso.

Secondo le informazioni raccolte nell'ambito

dell'indagine SGI del 2019, che dovrebbe essere pubblicata nell'autunno 2019, c'è un aumento del numero di paesi che non sono riusciti a concentrarsi sull'integrazione degli immigrati.

Ma allo stesso tempo paesi come Germania, Spagna e Portogallo sono riusciti a migliorare il trattamento dei nuovi arrivati.

Questo invia un segnale preoccupante che l'Europa si sta muovendo in direzioni contrastanti quando si tratta di questo test chiave della sua unità.

E quelli a Bruxelles (e oltre) sanno che la posta in gioco è alta

Dopotutto, l'incapacità di riformare il sistema di asilo del blocco e di gestire la crisi probabilmente spingerà un numero crescente di elettori verso partiti di estrema destra e populistici.

Jess Smee è una giornalista con sede a Berlino ed editore di SGI News e del blog BTI di Bertelsmann Stiftung.

Da euroobserver

la storia di 10 famiglie che hanno sfidato l'Ue

di Nicolas Kirilowits

L'anno scorso, l'Unione europea (Ue) è stata citata in giudizio per non aver agito adeguatamente contro il riscaldamento globale. Il ricorso è stato presentato dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea il 24 maggio 2018. Chi costituisce l'accusa? 10 famiglie e un'associazione svedese. Nel frattempo è trascorso un anno di folli speranze, di attese giudiziarie e di marce per il clima.

Per Maurice Feschet, coltivatore di lavanda in pensione nel dipartimento della Drome, tutto è iniziato un anno e mezzo fa. Il ricordo è ancora vivo: in seguito alla solita discussione con il suo amico e vicino tedesco, Gerd Winter, professore all'Università di Brema, l'uomo di 73 anni, ricurvo sulla sua zappa, dà un'altra occhiata al suo raccolto, sospira e riflette, per l'ennesima volta, «sulle difficoltà dell'azienda familiare»: da un decennio, ormai, la produzione di fiori di lavanda cala in maniera ine-

sorabile. E così, raggiunta la venerabile età di tre quarti di secolo, Maurice Feschet decide di reagire. Seguendo il consiglio di Winter, aderisce al progetto CAN Europe, una coalizione di 150 ONG europee che lottano contro il riscaldamento climatico. Come? Citando in giudizio il Parlamento europeo e il Consiglio europeo - le istituzioni comunitarie che rappresentano, da un lato, 430 milioni di cittadini europei e, dall'altro, i governi dei Paesi Ue - per «inazione climatica».

11 persone contro l'Ue

Assistiti da avvocati e decine di organizzazioni ambientaliste che si occupano delle relazioni con la stampa, Feschet e altri dieci famiglie querelanti provenienti dall'Europa, dall'Africa e dall'Oceania, si imbarcano in una vera e propria avventura: chiedono formalmente all'Unione europea di «rivedere al rialzo i loro obiettivi per contrastare il riscaldamento climatico». In realtà, lo esigono. Maurice Feschet e gli altri sono infatti decisi ad attaccare l'Ue, costi quel che costi. L'obiettivo è

Segue alla successiva

Continua dalla precedente

quello di creare un precedente giudiziario esemplare, in ambito climatico. Insieme costituiscono, dunque, il "People's climate Case". Il loro reclamo riguarda principalmente le emissioni di gas serra. L'obiettivo adottato dalle istituzioni nel 2014 è di ridurre, entro il 2030, le emissioni del 40% rispetto ai valori del 1990. Secondo l'accusa, il target è «inadeguato rispetto alla necessità di prevenire i pericoli del cambiamento climatico e non è sufficiente a proteggere i loro diritti fondamentali».

Il progetto di far partire un'azione legale contro l'Ue subisce un'accelerazione alla fine del 2017, quando il Consiglio e il Parlamento europeo adottano tre leggi che regolamentano il conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra. Tuttavia, bisognerà aspettare il 24 maggio 2018 e, più nel dettaglio, l'entrata in vigore delle norme per avviare ufficialmente la procedura giudiziaria. Si tratta di un dettaglio non da poco, perché, alla luce delle regole che vigono a livello europeo, «non si può aspettare troppo: i trattati dell'Unione europea fissano una data limite per opporsi alle direttive», spiega Roda Verheyen, l'avvocato delle famiglie.

In ogni caso, l'azione procede. Secondo l'accusa, l'Europa predica bene, ma razzola male. Da un lato, la COP21 e le dichiarazioni fatte davanti alle telecamere di tutto il mondo permettono al Vecchio continente di godere di una buona reputazione quando si parla di lotta al riscaldamento climatico - un'immagine rafforzata dall'uscita dall'accordo degli Stati Uniti. Dall'altro, le politiche quotidiane delle istituzioni sarebbero insufficienti e metterebbe in pericolo «le famiglie, i loro mestieri tradizionali e le future generazioni». Che siano agricoltori, allevatori o albergatori: tutti vedono la natura intorno a loro cambiare in maniera pericolosa.

L'Ue nel mondo: un bilancio ambiguo

In una prospettiva globale, l'Ue è il terzo agente inquinante al mondo, preceduto da Cina e Stati Uniti, ma, allo stesso tempo, è anche l'attore che ha fissato gli obiettivi più incisivi per ridurre le emissioni di gas serra. Dal 2015 ad oggi - vale a dire, a partire dalla definizione dell'accordo di Parigi - «nessun Paese dell'Unione europea ha adottato delle leggi vincolanti in linea con gli im-

pegni presi», sottolineano le famiglie e le ONG coinvolte nell'azione giudiziaria. E neanche i dati, divulgati l'8 maggio scorso da Eurostat, i quali attestano un calo del 2,5 per cento delle emissioni di CO2 da parte dei Paesi membri tra il 2017 e il 2018, sarebbero rassicuranti. Lo scorso 10 maggio, il WWF ha rivelato che l'Ue ha raggiunto il suo "Earth overshoot day" ("il giorno del sovrasfruttamento delle risorse naturali", ndr.) ben 7 mesi prima della fine dell'anno solare. In altre parole, a partire da quella data, i 28 Stati membri hanno già «pescato più pesci, abbattuto più alberi e coltivato più terre di quanto la natura non possa offrire nel corso di un anno», ribadisce Verheyen: «La nostra, è una reazione, non un attacco».

Ma perché affrontare un'istituzione sovranazionale, invece che gli Stati o le imprese, come fanno già altre organizzazioni? «È l'Europa che fissa le regole e che, di fatto, consente agli Stati membri e alle imprese di inquinare», continua Verheyen. E, tra l'altro, chiedere all'Ue di rivedere al rialzo gli obiettivi non impedisce di affrontare, allo stesso tempo, le imprese e i governi». Tanto più, se si considera che la politica ambientale, dal 1992, a partire dalla stipulazione del Trattato di Maastricht, è una competenza europea.

Ogni mese, Maurice Feschet sperimenta gli effetti del cambiamento climatico in atto in Europa sulla propria pelle. La sua famiglia è residente nel sud-est della Francia da ben cinque generazioni. Il coltivatore di lavanda confida che «subisce in pieno il cambiamento climatico, soprattutto da un punto di vista finanziario». Nel corso degli ultimi dieci anni, sono andate perdute 30 tonnellate di raccolto di fiori di lavanda, a causa delle avversità climatiche. L'agricoltore fa il punto della situazione: «Le temperature sono ormai insolitamente alte nella prima parte dell'anno e sono seguite da intense e lunghe precipitazioni che danneggiano le coltivazioni». Ma Maurice Feschet non è il solo a vedersi crollare il mondo addosso.

Tra i querelanti, c'è anche la famiglia portoghese, Carvalho, la quale, un paio di anni fa, ha visto andare in fiamme il 95 per cento delle aree forestali che gestiva, a causa di un enorme incendio. Il 2017 fu un anno «insolitamente» caldo - basti pensare che l'incendio che distrusse ampie aree del Portogallo scoppiò il 15 ottobre.

Ma anche più a nord in Europa, in Svezia, e addirittura vicino al circolo polare, la constatazione del riscalda-

mento

[segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

globale e delle sue conseguenze è la stessa: la comunità autoctona, Saami, la cui organizzazione è fondata da secoli sull'allevamento delle renne, vede minacciata la propria esistenza. L'incremento delle temperature modifica i periodi di transumanza e anche il cibo delle renne diventa sempre più scarso. È per difendere la loro cultura secolare, dunque, che Saminuorra, l'associazione di giovani Saami svedesi, si è unita al People's Climate Case.

E qualora fosse necessaria un'ulteriore prova della dimensione globale del problema, la provenienza del gruppo di querelanti non si limitava al territorio dell'Unione europea. Anche una famiglia del Kenya e un'altra delle Figi consolidano i ranghi dell'accusa. «I diritti fondamentali dell'Ue dovrebbero proteggere anche i cittadini che vivono al di fuori dell'Ue. Queste famiglie ricordano all'Ue di avere delle responsabilità a livello internazionale. Un obiettivo di protezione dell'ambiente più ambizioso in Europa trasmetterebbe un messaggio forte anche agli altri attori globali e potrebbe far raddoppiare gli sforzi altrove», dichiara CAN Europe.

Una causa inammissibile?

I querelanti lo ripetono all'infinito: non è affatto una questione di soldi. L'obiettivo della causa aperta l'anno scorso sulla base di 10 argomentazioni molto dettagliate è cambiare lo status quo: «Se la Corte dichiarasse che l'obiettivo di ridurre del 40% i gas a effetto serra entro il 2030 come insufficiente, obbligherebbe il Parlamento e il Consiglio europeo a presentare nuovi obiettivi», afferma Verheyen.

Eppure, per il momento, il sogno non sembra realizzarsi, anzi. Lo scorso 8 maggio, dopo 7 mesi d'attesa, la sentenza di primo grado ha «verbalizzato l'inammissibilità del caso». Un brutto colpo per i ricorrenti. Nelle motivazioni si sostiene che non esiste «una legittimazione sufficiente ad agire contro una misura di attuazione generale» delle istituzioni. In breve, le famiglie non possono fare riferimento a un impatto «diretto e individuale» a causa del mancato intervento delle istituzioni. E, di conseguenza, non possono quindi chiedere l'annullamento degli obiettivi in vigore fissati dall'Unione. «Quando si ha a che fare con le istituzioni, il problema è di dimostrare il loro obbligo ad agire», precisa Judith Rochfeld, professoressa di Diritto privato all'Università Sorbona di Parigi.

La sentenza chiude il capitolo People's Climate Case? «Niente affatto», sostiene ancora Verheyen: «Il caso non è stato ancora archiviato. Anzi, la Corte riconosce che il cambiamento climatico ha un impatto su tutti noi». L'11 luglio, è stato presentato il ricorso ufficiale alla sentenza di primo grado.

Attivismo giudiziario? Una tendenza mondiale

Al di là della conclusione della procedura giudiziaria, il caso ha anche un'importanza simbolica. Per i querelanti certamente, ma anche, e più in generale, per la società civile: «È importante che le persone prendano coscienza del problema», sostiene Feschet. «Vogliamo avvertire le persone che le cose stanno cambiando». Il bisogno di smuovere le acque è condiviso da tutte le famiglie. Vlad Petru, un agricoltore rumeno che è «nato e morirà sulle sue montagne», chiede giustizia «per i contadini e per il resto del mondo».

Una petizione online per sostenere il ricorso ha permesso,

a oggi, di raccogliere più di 190mila firme. L'idea è di imitare il modello francese di l'Affaire du Siècle (una petizione online che raccolse più di due milioni di firme). «Le azioni legali richiamano l'attenzione dei media e aiutano a far prendere coscienza delle questioni sociali: stimolano le persone a agire anche individualmente e permettono di ampliare cause collettive» spiega Rochfeld. Le marce per il clima in tutta Europa, e le azioni di disobbedienza civile che si moltiplicano a Londra e a Parigi ne sono una dimostrazione.

A livello globale, inoltre, i ricorsi contro gli Stati si sono moltiplicati in questi ultimi anni: in Pakistan, in Ecuador, negli Stati Uniti, nonché nei Paesi Bassi. Proprio in Olanda, nell'ottobre 2018, il potere giudiziario ha chiesto all'esecutivo di rafforzare l'obiettivo relativo alla riduzione delle emissioni di gas a effetto serra: si è trattato di una prima visione mondiale. Secondo il Sabin Center for Climate Change Law, un centro di ricerca dell'Università della Columbia negli Stati Uniti e specializzato nel censimento dei ricorsi climatici, quasi 1000 contenziosi oppongono oggi cittadini, associazioni e membri della società civile alle autorità pubbliche, soprattutto negli USA.

Queste mobilitazioni creano pressione sulla classe politica, costretta a intervenire. «Anche se i giudici non danno ragione ai querelanti, lo svolgimento del processo cambia, in generale, l'agenda e porta a integrare azioni concrete nelle politiche in materia ambientale», assicura Rochfeld. Per esempio, il Parlamento europeo ha votato nell'ottobre 2018 una mozione, non vincolante, chiedendo di portare la riduzione delle emissioni di gas a effetto serra dal 40 al 55 per cento. Alcuni membri del People's Climate Case sono anche stati ricevuti a Bruxelles lo scorso marzo. Inoltre, la Commissione europea stessa ha riconosciuto che le politiche di lungo periodo dell'Ue non permettono di rispettare gli impegni dell'accordo di Parigi (COP21).

Infine, i risultati delle elezioni europee del 2019 sono il segnale più recente di un'evoluzione globale significativa che riguarda la problematica ambientale. In tutta Europa, le formazioni ecologiste hanno ottenuto una spinta inaudita. Soprattutto in Germania (20 per cento dei voti) e in Francia (13 per cento). Forte di una ventina di neoeletti al Parlamento europeo, il Gruppo dei Verdi potrebbe, con un totale di quasi 70 parlamentari, influire, nell'arco dei prossimi cinque anni, sugli orientamenti politici del Vecchio continente. «È un mandato per dei cambiamenti reali, a favore della protezione dell'ambiente e dei diritti fondamentali, di un'Europa più sociale e democratica», ha affermato, all'indomani delle elezioni, Ska Keller, capolista del Gruppo parlamentare dei Verdi e candidata alla presidenza della Commissione europea. Una volontà di cambiamento alla quale vogliono credere anche i protagonisti del People's Climate Case e, più in generale, tutti i cittadini europei.

Da CafeBabel

L'Europa è ancora appannaggio degli uomini?

Di ELENA SÁNCHEZ NICOLÁS

Nel 2019 diversi paesi dell'UE segnano 100 anni da quando alle donne è stato permesso di votare (Lussemburgo e Paesi Bassi), da quando le prime donne sono state elette deputate (Lussemburgo e Austria) o hanno ricoperto una posizione ministeriale (Irlanda).

Le donne sono ancora sottorappresentate nella politica europea, nazionale e locale

Ma il loro numero nei posti decisionali è cresciuto negli ultimi cinque anni, grazie, in parte, alle misure a livello UE sull'equilibrio di genere.

Non esiste un parlamento nell'UE che riservi seggi alle donne, ma anche le quote legali, le quote dei partiti e le quote "soft", come raccomandazioni e obiettivi, vengono sempre più utilizzate.

Parlamenti nazionali

La rappresentazione delle donne nei parlamenti nazionali è salita al 30 per cento nel 2019 dal 24 per cento dell'anno precedente, mostrano i dati.

La Spagna, dove il 47 per cento dei parlamentari erano donne, Svezia (46 per cento), Francia (40 per cento) e Finlandia (42 per cento) hanno aperto la strada all'equilibrio di genere, secondo l'Istituto internazionale per la democrazia e l'assistenza elettorale (IDEA), un'Organizzazione con sede in Svezia.

Il cambiamento in Francia è stato drastico.

Il numero di donne nell'Assemblea Nazionale è salito al 39% dal 26% dopo che il partito del presidente francese Emmanuel Macron, La République en Marche, è entrato in scena nel 2017.

Lettonia, Ungheria e Malta hanno segnato il peggior, con meno del 20 per cento.

Croazia, Cipro e Grecia hanno ottenuto un punteggio altrettanto basso nonostante abbiano utilizzato quote di partito volontarie e, in Croazia e Grecia, quote legali.

Le quote, che esistono in 19 dei 28 paesi dell'UE, richiedono normalmente che le parti nominino una certa percentuale di donne alle elezioni.

Ma in Croazia gli elenchi non conformi sono stati autorizzati ad andare avanti, sebbene con sanzioni finanziarie.

E il numero di donne che sono state effettivamente elette nel 2016, ad esempio, è stato il più basso dal

2000.

Non molte donne "erano interessate ad entrare in politica in questi giorni", ha affermato il primo ministro greco Kyriakos Mitsotakis dopo essere salito al potere a luglio in segno di tradizione greca.

Ha formato un governo di 22 ministri che includeva solo due donne, una delle percentuali più basse dell'UE.

Ministri donne

Casi come la Grecia a parte, la percentuale di donne che fanno parte del governo nell'UE è aumentata anche del 30 per cento l'anno scorso rispetto al 23 per cento del 2003, secondo l'Istituto europeo per l'uguaglianza di genere (EIGE), un'agenzia dell'UE in Lituania.

Anche Spagna (65 per cento), Svezia (52 per cento) e Francia (49 per cento) hanno aperto la strada su questo fronte, seguita dai Paesi Bassi (42 per cento) e Danimarca (41 per cento).

L'ultimo gabinetto spagnolo del primo ministro socialista Pedro Sanchez aveva 11 donne su 17 ministri.

Ma i tassi erano molto più bassi in Ungheria (7 per cento), Malta (12 per cento), Cipro (16 per cento), Italia (17 per cento) e Polonia (18 per cento).

E anche nei governi progressisti, agli uomini era ancora più probabile che fossero assegnati ministeri di alto profilo, mentre le donne tendevano a ottenere portafogli socioculturali, ha affermato l'EIGE.

Al livello più alto, Germania, Romania e Regno Unito sono stati gli unici stati dell'UE ad avere leader femminili lo scorso anno.

Non ce n'erano nel 2003 e non ce n'erano mai più di quattro alla volta (14 per cento) in quei 15 anni, ha anche affermato l'EIGE.

La situazione a livello regionale e locale ha raccontato una storia simile di disuguaglianza, con solo il 33% delle donne nelle assemblee regionali nell'UE, ha aggiunto l'EIGE.

Uguaglianza nei numeri

Guardando indietro alle elezioni del Parlamento europeo di quest'anno, 11 Stati su 28 avevano quote elettorali di genere rispetto a solo otto l'ultima volta nel 2014.

[Segue alla successiva](#)

Frutta, verdura e latte nelle scuole grazie al programma dell'UE

Il programma dell'UE per le scuole mira a promuovere un'alimentazione sana e una dieta bilanciata attraverso la distribuzione di frutta, verdura e prodotti lattiero-caseari, promuovendo nel contempo programmi didattici sull'agricoltura e su un'alimentazione corretta.

Con l'inizio del nuovo anno scolastico il programma dell'UE "Frutta, verdura e latte nelle scuole" riprenderà nei paesi dell'UE partecipanti per il periodo 2019-2020.

Il programma dell'UE per le scuole mira a promuovere un'alimentazione sana e una dieta bilanciata attraverso la distribuzione di frutta, verdura e prodotti lattiero-caseari, promuovendo nel contempo programmi didattici sull'agricoltura e su un'alimentazione corretta.

Più di 20 milioni di alunni, pari al 20 % dei minori di tutta l'Unione europea, hanno beneficiato di questo programma nell'anno scolastico 2017-2018.

Il commissario per l'Agricoltura e lo sviluppo rurale Phil Hogan ha dichiarato: *"È importante adottare abitudini alimentari sane già in tenera età. Grazie al programma dell'UE per le scuole i nostri piccoli cittadini non solo beneficeranno di prodotti europei di qualità, ma impareranno anche qualcosa sull'alimentazione, sull'agricoltura, sulla produzione alimentare e sul duro lavoro che tutto ciò comporta."*

Ogni anno scolastico sono stanziati in tutto 250 milioni di € per questo programma. Per il 2019-2020, 145 milioni di € sono stati destinati a frut-

ta e verdura e 105 milioni di € al latte e ai prodotti lattiero-caseari. Sebbene la partecipazione al programma sia su base volontaria, tutti gli Stati membri dell'UE hanno deciso di aderire ad almeno una parte del

programma. Le dotazioni nazionali per i paesi dell'UE che partecipano al programma in quest'anno scolastico sono state approvate e adottate dalla Commissione europea nel marzo 2019. I paesi possono inoltre integrare gli aiuti dell'UE con fondi nazionali.

Gli Stati membri possono decidere in che modo attuare il programma, scegliendo, ad esempio, il tipo di prodotti da destinare agli alunni o l'argomento delle attività didattiche da organizzare. La scelta dei prodotti distribuiti deve però basarsi su considerazioni relative alla salute e all'ambiente, rispettare la stagionalità e la disponibilità dei prodotti e garantirne la varietà.

Oltre a ciò, la Commissione europea propone anche un [kit pedagogico per insegnanti](#) sui temi dell'alimentazione, dell'ambiente e delle zone rurali. Il kit è una raccolta di materiale didattico pronto all'uso per sensibilizzare i giovani europei di età compresa tra gli 11 e i 15 anni sull'importanza dell'alimentazione e dell'agricoltura nell'UE.



Continua dalla precedente

La percentuale di deputate al Parlamento europeo (308 su 751) è cresciuta del 41 per cento rispetto al 37 per cento del 2014, battendo i numeri nei parlamenti nazionali (30 per cento).

Ma solo sei dei 28 Stati membri hanno presentato un parlamento UE di membri del Parlamento europeo equilibrati per genere: Svezia (55 per cento), Finlandia (54 per cento), Francia (50 per cento), Slo-

venia (50 per cento), Lussemburgo (50 per cento) e il Regno Unito (47 per cento).

La futura presidente della Commissione europea, Ursula von Der Leyen, ha anche affermato di voler trovare un equilibrio tra i sessi, con 13 donne tra i prossimi 28 commissari dell'UE.

Ha già 11 candidati tra cui scegliere e ha minacciato di rifiutare candidati maschi, se necessario.

Da euroobserver

IN ITALIA TANTE ZONE ANCORA A BINARIO UNICO O ADDIRITTURA SENZA (vedi Matera).

Nel mondo invece...



Large railway projects are happening all over Asia

Over **USD 1.6 trillion** of planned or developing railway projects in Asia

USD 532 bn of railway projects in China

USD 284.2 bn of railway projects in India

USD 275.4 bn of railway projects in Australia

USD 50 bn of railway projects in Thailand

USD 28.4bn of railway projects in Malaysia

THAILAND**4,308 km of upcoming projects****Projects**

- Partnership between Thailand and China in developing High Speed railway system to connect the region Bangkok - Nong Khai (Phase 1, Bangkok-Nakhon Ratchasima)
- Highspeed rail that connects 3 airports seamlessly (Don Mueang-Suvarnabhumi - U-Tapao)
- Suburban train Dark red line, Rangsit - Thammasat University, Rangsit Campus
- Suburban train Light red line, Taling Chan - Selaeng and Talingchan-Siring
- BTS Orange line train, Bangkokinn - Cultural Center
- Construction of new Double-Track Train Line, Don Chai Rong - Chiang Rai - Chiang Khong

INDONESIA**2,200km of upcoming projects****Projects**

- Construction of Kartapeti - Simpang - Tanjung Api - Api railway (part of Trans-Sumatra Railway)
- East Kalimantan Railway Project
- Construction of Jakarta-Bandung High Speed Railway
- Muara Enim-Pulau Bani Railway Construction
- Construction of Tanjung Enim-Tanjung Api-Api railway
- Construction of Jambi-Pekanbaru railway
- Construction of Jambi-Palimbang railway
- Jakarta-Surabaya Railway
- The construction of KA Purukcahu - Bangkuang railway, Central Kalimantan
- Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta Koridor East - West

AUSTRALIA**8,652km of upcoming projects****Projects**

- Melbourne (Victoria) - Sydney (New South Wales) High-Speed Railway Line
- Brisbane (Queensland) - Melbourne (Victoria) High Speed Rail Line
- Sydney Metro City & Southwest Rapid Transit, New South Wales
- Melbourne Airport Rail Link Project, Victoria
- Melbourne Metro Rail Project, Victoria
- Brisbane (Queensland) - Melbourne (Victoria) Inland Freight Rail project
- Bell Underground Tunnel, Brisbane (Dutton Park - Bowen Hills), Queensland
- Cross River Rail Project, Dutton Park-Bowen Hills, Brisbane, Queensland
- North Gillies Basin Coal Railway Project, Carmichael Coal Mine Rail Project, Queensland
- Salisbury - Beaudesart Rail Corridor, Queensland
- Sunshine Coast LRT (Maroochydore - Caboolture), Queensland
- Parramatta Light Rail Project, Stage 1, Sydney, New South Wales
- Max Light Rail, Perth, Western Australia
- Gowrie - Kageru Inland Rail Project, Queensland
- Brisbane - Melbourne Inland Freight Rail Project, Gowrie - Halidon Section, Queensland
- Brisbane - Melbourne Inland Freight Rail Project, Calvert - Kageru Section, Queensland
- Brisbane - Melbourne Inland Freight Rail Project, Halidon - Calvert Section, Queensland
- Gold Coast Line, Stage-II (Varsity Lakes - Elander Extension), Queensland
- Morley-Ellanbrook Rail Line, Perth, Western Australia
- Melton - Dombarton Rail Link (Jlawarra Rail Freight Line), New South Wales

1,6 TRILIONI DI DOLLARI**PER LE FERROVIE ASIATICHE****CHINA****22,000 km of upcoming projects****Projects**

- Qingdao Metro Line 1, East Guozhuang Station - Emaishan Road Station, Shandong
- Nanchang (Jiangxi) - Huangshan (Anhui) Rail Line
- Zhangzhou (Henan) - Jinen (Shandong) High Speed Rail Project
- Shenzhen-Maoming (ShanMeo) High Speed Railway, Phase II (Shenzhen - Jiangmen), Guangdong
- Beijing (China) - Taipei (Taiwan) High Speed Rail Project
- X'ian (Shaanxi) - Yinchuan (Ningxia) High Speed Railway
- Bohai Strait Undersea Tunnel Project, Dalian (Liaoning) - Yantai (Shandong)

PHILIPPINES**1,800 km of upcoming projects****Projects**

- LRT 1 South (Cavite) Extension Project
- Line 7 (MRT 7)
- Metro Manila Bus Rapid Transit - Line 2 (Central Corridor)
- Mindanao Railway: Tagum-Devao City-Digos (TDD) Segment
- Mega Manila Subway
- PNR North 1 (North South Commuter Rail)
- PNR North 2
- PNR South Commuter
- PNR South Long Haul
- Mindanao Railway

MALAYSIA**1,180 km of upcoming projects****Projects**

- East Coast Rail Link Project (ECRL)
- Gemas-Johor Bahru Rail
- Kuala Lumpur-Singapore High-Speed Rail (Construction)

INDIA & BANGLADESH**37,822 km of upcoming projects****Projects**

- Eastam DFC, Ludhiana (Punjab) - Dankuni (West Bengal) Project
- Delhi - Chennai (Tamil Nadu) High-Speed Railway Line
- Delhi - Kolkata (West Bengal) High-Speed Railway Project
- Mumbai (Maharashtra) - Chennai (Tamil Nadu) High-Speed Railway Project
- Delhi - Mumbai (Maharashtra) High-Speed Railway Project
- Mumbai (Maharashtra) - Chennai (Tamil Nadu) Hyperloop
- Delhi - Uttar Pradesh (Agra - Lucknow - Varanasi) - Bihar (Patna) High Speed Railway Project
- Chennai (Tamil Nadu) - Bangalore (Karnataka) - Coimbatore (Tamil Nadu) - Thiruvananthapuram (Kerala) High Speed Railway Project
- Bihar (Bhagalpur) - Khatwa - Assam (Guwahati) Rail Line Electrification
- Vizakhapatnam (Andhra Pradesh) - Chennai (Tamil Nadu) Industrial Corridor Project
- Mumbai (Maharashtra) - Mangalore (Karnataka) Line Doubling Project
- Hyderabad (Telangana) - Chennai (Tamil Nadu) High Speed Railway Project
- Delhi - Jodhpur (Rajasthan) High-Speed Rail Corridor
- Ahmadabad (Gujarat) - Mumbai (Maharashtra) High-Speed Railway Project
- Himachal Pradesh (Bilaspur-Manali) - Jammu & Kashmir (Leh) Rail Project
- Delhi - Punjab (Chandigarh - Amritsar) High Speed Railway Project
- Madhya Pradesh (Raikot - Mhow - Khandwa) - Maharashtra (Akola) Line Gauge Conversion
- Pune - Miraj (Maharashtra) - Londa (Karnataka) Railway Line Doubling
- Machra (Uttar Pradesh) - Bina (Madhya Pradesh) Third Railway Line
- Eastam DFC, Bhaupur (Kanpur) - Mughalsarai Section, Uttar Pradesh
- Guntur-Guntakal Rail Line Doubling, Andhra Pradesh
- Jammu - Baramulla Railway Line Project, Kashmir Valley, Jammu & Kashmir
- Jaisalmer (Rajasthan) - Bhabhar (Gujarat) Rail Line
- Char Dham Pilgrims Rail Connectivity Project, Uttarakhand
- New Delhi (Delhi) - Jaipur (Rajasthan) Rail Corridor Modernisation Project
- Gujarat (Ahmedabad - Himmatnagar) - Rajasthan (Udaipur) Line Gauge Conversion
- Vijayawada - Gudur Third Railway Line, Andhra Pradesh
- Wardha - Yavatmal - Nanded line, Maharashtra
- Maharashtra (Hole) - Karnataka (Kudgi - Gadag) Rail Line Doubling
- Itarsi (Madhya Pradesh) - Nagpur (Maharashtra) Third Rail Line
- Bina - Katni Third Rail Line, Madhya Pradesh
- Machra - Jhansi Third Rail Line, Uttar Pradesh
- Vizianagaram (Andhra Pradesh) - Titlagarh (Odisha) Third Rail Line
- Katni - Singaurail Railway Line Doubling Project, Madhya Pradesh
- Dimapur - Tizit Rail Line, Nagaland
- Madurai - Tirunelveli - Nagercoil - Kanyakumari Doubling Cum Electrification, Tamil Nadu
- Gadag - Wadi Rail Line, Karnataka
- Pelampur-Samakhal Double-track Railway Project, Gujarat
- Delhi - Chandigarh Railway Line Upgrade Project
- Bahraich - Khalilabad Rail Line, Uttar Pradesh

Programma di governo e autonomia, C-Entra il futuro: "Ciò che è scritto significa Sì o No alla proposta lombardo-veneta?"

"La bozza del programma di governo 5S-PD non spiega molto bene il punto dell'autonomia differenziata. Ci chiediamo: assumere l'impegno al completamento del processo di autonomia differenziata significa dire Sì o No alla proposta delle regioni Lombardia e Veneto? Aggiungere gli aggettivi 'giusta' e 'cooperativa' significa respingere la parte della proposta lombardo-veneta che determina, per esempio, 682 milioni in meno per la Puglia solo pensando al gettito per Iva sanitaria?"

Lo dichiarano i Consiglieri regionali Fabiano Amati, Sergio Blasi, Napoleone Cera, Gianni Liviano, Donato Pentassuglia e Ruggiero Mennea, commentando la bozza delle "Linee di indirizzo programmatico per la formazione del nuovo governo", che al punto 17) prevede il completamento del "processo di autonomia differenziata giusta e cooperativa, che salvaguardi il principio di coesione nazionale e di solidarietà, la tutela dell'unità giuridica ed economica".

"Sull'autonomia differenziata – proseguono i sei – c'è bisogno di ascoltare parole chiare non per pignoleria o polemica, ma perché il procedimento prevede un'intesa tra Stato e Regioni, per cui senza il consenso reciproco il procedimento non può essere concluso. Poiché ci sembra che le regioni Lombardia e Veneto non auspicano un'intesa quale che sia, ma all'accoglimento delle loro proposte così come formulate, è chiaro che risulta necessario sapere se il nuovo governo accoglierà la proposta così com'è o se avanzerà richiesta di modifiche. Senza queste specificazioni si rischia di rimanere nell'ambiguità, tentando di tenere assieme con espedienti dialettici posizioni inconciliabili, esponendosi – per quanto ci riguarda – anche a cattive sorprese", concludono.

CI SIAMO DIMENTICATI IL PONTE SULLO STRETTO

di Ercole Incalza



Ormai richiamando il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina si viene tacciati per nostalgici e per ignoranti delle vere esigenze, delle vere necessità del Mezzogiorno. Scatta automaticamente un diffuso attacco che ribadisce: occorre, prima di fare un'opera faraonica come il ponte, assegnare adeguate risorse per realizzare l'asse ferroviario ad alta velocità Napoli-Bari, l'asse ferroviario ad alta velocità Catania-Palermo, l'asse autostradale Trapani-Palermo-Messina, l'asse autostradale Catania-Siracusa, l'asse autostradale Ragusa-Catania, l'asse Stradale 106 Jonica, l'asse autostradale Caianello-Benevento (Telesina), l'asse stradale Maglie-Santa Maria di Leuca.

Potrei continuare ad elencare tante altre opere ma sarebbe inutile perché chi dice no al ponte, invocando la necessità di garantire risorse per una serie di infrastrutture essenziali per i collegamenti nel Mezzogiorno, dimentica che le opere da me prima elencate sono già state supportate da adeguate risorse, per alcune si sono aperti i cantieri e per altre si è fermi perché si è preferito utilizzare le risorse (questa volta sì destinate al Mezzogiorno) per manovre assistenzialistiche come gli "80 euro" e il "Reddito di cittadinanza".

Quindi la banale e forse motivata critica alla realizzazione del ponte basata sulla opportunità di realizzare prima altre opere infrastrutturali è del tutto inutile e nasconde, invece, la vera motivazione: la infrastruttura ponte è la prima azione dello Stato slegata da ogni logica localistica, è la prima azione dello Stato dal dopo guerra in cui non si creano impianti industriali concordati con gli organi locali mirati alla creazione di posti di lavoro e ricchi di compromessi clientelari, è la prima volta che nel Mezzogiorno si annullano le ridicole logiche portate avanti nella gestione dei Fondi comunitari (Fondo Coesione e Sviluppo, Pon, Por, ecc.) e si invocano le risorse previste dal Fondo delle Reti Trans European Network (Ten-T), cioè il ponte diventa non uno dei progetti ma il progetto chiave del Corridoio Comunitario Berlino-Palermo (oggi Helsinki-La Valletta). Questa rilevanza strategica

preoccupa e dà fastidio a chi come coloro che governano le Regioni Calabria e Sicilia intravedono in un simile

intervento un segno forte che modifica non solo l'impianto geografico del Mezzogiorno ma soprattutto quello economico e politico.

Per la Sicilia il sistema chiuso, tipico di una realtà insulare, la fa sentire davvero autonoma e slegata da sudditanze dall'organo centrale, per la Calabria l'assenza di un collegamento stabile con la Sicilia non la fa sentire territorio di attraversamento. In fondo effettuando una semplice analisi storica scopriamo che la città di Reggio e quella di Messina vivono la stessa esperienza e lo stesso comportamento vissuto dalla città di Buda e dalla città di Pest in Ungheria; per secoli queste due città ungheresi preferirono non collegarsi con un ponte proprio per evitare di perdere le loro autonomie e, soprattutto, perché convinti che il segno geografico caratterizzato dal Danubio rappresentava una intoccabile soluzione naturale; proprio come il mare dello Stretto.

Prima o poi però qualcuno tornerà ad affrontare in modo laico la folle decisione assunta nel 2011 di non fare più il ponte; qualcuno chiederà i motivi di una simile scelta e produrrà ampia documentazione tecnico-economica da cui ancora una volta emergerà:

- la validità di un Piano Economico e Finanziario effettuato da primari organismi internazionali;
- la copertura dell'intervento fino al 20% da Fondi della Unione europea;
- la disponibilità tecnica ed autorizzativa di un progetto definitivo;
- la conclusa disponibilità di un contratto amministrativo pubblico-privato.

E allora emergeranno non solo le responsabilità di chi volutamente, senza alcuna motivazione difendibile, ha preferito bruciare non una iniziativa progettuale, non un impianto progettuale ma una grande ed unica occasione che avrebbe

[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

sicuramente prodotto un “cambiamento sostanziale” in ciò che per anni abbiamo chiamato il riequilibrio del Mezzogiorno e che nei fatti è stato sempre e solo una assegnazione di risorse al massimo equilibrata e comparabile con quelle assegnate al centro ed al nord del Paese. Invece, tutti, dico tutti, ci convincevamo che per “riequilibrare” occorre una azione aggiuntiva sostanziale; occorre ed occorre un atto forte sia dal punto di vista finanziario che dal punto di vista strategico

D'altra parte nasce spontaneo un ulteriore interrogativo: perché si è realizzato un asse autostradale come la Salerno-Reggio Calabria, perché si sono spesi circa 10 miliardi di euro per collegare Salerno con Reggio Calabria, perché, giustamente si vuole realizzare anche l'alta velocità ferroviaria su tale collegamento se poi tutto si blocca davanti allo stretto. Ma giustamente scatta un altro interrogativo: che senso ha realizzare una rete ferroviaria efficiente in Sicilia, soprattutto per la movimentazione delle merci, se questa rete non interagisce con la rete continentale.

Il Paese oggi continua a vivere nel grave equivoco, nella grave dicotomia tra chi crede e vuole fare le infrastrutture e chi non le vuole realizzare; una dicotomia paradossale perché, nei fatti, sia i sostenitori del fare che quelli del non fare alla fine assistono inermi al blocco della offerta infrastrutturale del Paese. Ebbene, la realizzazione del ponte sullo Stretto può, a mio avviso, diventare una grande occasione non per riaprire un dibattito o riaccende-

re uno scontro ma per far uscire allo scoperto proprio coloro che hanno per anni ricoperto il ruolo dei sostenitori dell'opera e nei fatti poi hanno preferito il fallimento della iniziativa progettuale.

Lancio a questo punto una proposta, forse una sfida: in occasione della definizione del Programma comunitario 2021-2027, dopo il fallimento della mancata spesa delle risorse assegnate alle infrastrutture relative al Programma 2014-2020 (appena il 4% di circa 46 miliardi di euro), le Regioni Calabria e Sicilia destinino il 40% dei rispettivi fondi Por (Piani Operativi Regionali) alla realizzazione del ponte, mentre le altre Regioni del Mezzogiorno continentale (Puglia, Basilicata, Campania, Molise e Abruzzo) destinino solo il 10% delle rispettive assegnazioni. In realtà le Regioni continentali del Mezzogiorno direttamente ed indirettamente beneficeranno di una simile opera. In tal modo sarebbe possibile ottenere tre distinti risultati significativi:

la spesa sicura, in sette anni, di una quota rilevante delle risorse previste nel Programma 2021-2027;

la realizzazione di un'opera che davvero trasferisce nel Mezzogiorno un volano elevato di risorse;

un aumento del Prodotto Interno Lordo nelle aree meridionali prima ricordate di almeno un punto percentuale all'anno.

Lo so sono proposte che rimarranno tali perché purtroppo siamo tutti d'accordo nel ricercare la crescita ma preferiamo solo ricercarla.

Da l'Opinione

ISCRIVITI ALL'AICCRE LA TUA VOCE IN EUROPA

“Il soldato prega più di tutti gli altri per la **pace**, perché è lui che deve patire e portare le ferite e le cicatrici più profonde della guerra.” Nelson Mandela.

Tra Italia e Ue una partita da giocare insieme

Di Massimo Bordignon

In Europa si aprono prospettive nuove, potenzialmente favorevoli all'Italia. Per questo, un nuovo governo formato dai partiti che hanno contribuito all'elezione di Ursula von der Leyen dovrebbe sostenere le ipotesi di riforma con coerenza, anche all'interno.

Il programma di Ursula von der Leyen

Qualcuno ha suggerito di chiamare il nuovo esecutivo che (forse) nascerà come governo "Ursula", perché sostenuto dai partiti italiani che hanno votato a favore del nuovo presidente della Commissione europea (cioè Pd e M5s), escludendo gli altri (cioè soprattutto la Lega).

Sia che l'appellativo sia inteso in senso celebrativo o spregiativo, ci sono certamente molti aspetti nel programma presentato da Ursula von der Leyen che sarebbero vantaggiosi per il nostro paese. Ma non è solo una questione di aspirazioni. C'è anche una congiuntura particolarmente favorevole perché alcune delle riforme proposte in quel programma siano effettivamente attuate. Un governo italiano non pregiudizialmente ostile al progetto europeo potrebbe dare un contributo importante perché questo avvenga, a vantaggio proprio e della stessa Unione.

Il primo aspetto concerne il rallentamento in corso dell'economia dell'area euro, che colpisce prevalentemente la manifattura tedesca e di conseguenza i paesi i cui apparati industriali sono a essa più connessi, a cominciare dal nostro. All'origine ci sono le tensioni sul commercio internazionale indotte dalle sanzioni del presidente americano verso vari paesi. L'indicazione principale che molti osservatori ne ricavano è che il modello di crescita basato sull'export a cui è tradizionalmente legata la Germania non sia più conveniente e che comunque non sia praticabile da un'area delle dimensioni della zona euro. Ciò la rende troppo dipendente dalla domanda estera per la propria crescita e gli elevati avanzi commerciali ne fanno un obiettivo ovvio per i rigurgiti protezionistici in atto. È dunque necessario rilanciare la domanda interna, a cominciare dagli investimenti pubblici, anche per recuperare lo svantaggio tecnologico nel campo dell'economia digitale accumulato dall'industria europea nei confronti di Usa e Cina. Le diffuse critiche interne allo *Schwarze Null* (l'obiettivo di un bilancio pubblico sempre in pareggio come cardine della politica economica), impensabili fino a poco tempo fa, ri-

flettono il mutato atteggiamento di parti dell'opinione pubblica tedesca.

E non si tratta solo della Germania. Poiché alcuni degli investimenti necessari hanno ovviamente una dimensione europea (ambiente, infrastrutture, nuove tecnologiche), ne traggono vantaggio le posizioni dei paesi – come la Francia – favorevoli a un'espansione del bilancio europeo in questa direzione. Il nuovo "*budgetary instrument*" per la convergenza e la crescita dei paesi dell'euro, ancora non definito nelle finalità e nelle dimensioni, potrebbe essere uno dei canali attraverso il quale alcuni di questi propositi prendono corpo.

Il secondo aspetto, legato al primo, è rappresentato dai limiti della politica monetaria. Di fronte a segnali sempre più forti di rallentamento dell'economia dell'area e della dinamica dei prezzi, la Banca centrale europea si dichiara pronta a intervenire utilizzando tutti gli strumenti a disposizione, anche riattivando, se necessario, il programma di acquisto diretto di titoli. Ma in una situazione in cui i tassi di interesse sono già pesantemente negativi, i limiti della politica monetaria nel sostenere l'economia dell'area sono sempre più evidenti. Di qui le richieste avanzate da Mario Draghi e più di recente e con più forza da Christine Lagarde perché ci sia anche un ruolo più attivo della politica fiscale dei paesi membri nel sostenere il ciclo.

Questo spiega in parte anche il riemergere del dibattito sulla necessità di rivedere le regole fiscali europee, su cui la neo-eletta presidente della Commissione sembra volersi impegnare nel suo primo anno di governo. Nella misura in cui queste regole sono di impedimento a una politica fiscale contro-ciclica (per esempio, perché legate a indicatori economici non osservabili) o alla crescita economica (per esempio, perché non distinguono sufficientemente tra spesa corrente e spesa di investimento) dovrebbero essere riformate.



[Segue alla successiva](#)

Continua dalla precedente

Cosa dovrebbe fare l'Italia

Si tratta di sviluppi potenzialmente favorevoli al nostro paese. Un governo "Ursula" dovrebbe sostenerli in più modi, non solo attivandosi direttamente in sede europea, ma anche attuando comportamenti interni coerenti. In primo luogo, avendo un atteggiamento responsabile nei confronti del nostro bilancio, rifuggendo da programmi finanziariamente insostenibili. Non solo sarebbe vantaggioso per noi, ma eliminerebbe anche l'alibi dell'irresponsabilità italiana utilizzato dai paesi e dalle forze più conservatrici per frenare le proposte di maggior integra-

zione europea.

In secondo luogo, sostenendo il più possibile la crescita economica interna, attraverso interventi mirati. I due obiettivi non sono tra di loro incompatibili. Come ha già notato Francesco Daveri, il semplice ridursi della prospettive di uscita dall'euro consente all'Italia, nonostante l'elevato debito pubblico, di finanziarsi già a tassi straordinariamente bassi.

Si tratta di un'occasione irripetibile per ridurre il debito pubblico e riprendere un percorso di crescita.

[Da la voce. info](#)

Ecco il piano per la rivoluzione verde (che parte dall'Europa)

Per la prima volta nella sua storia l'umanità si trova ad affrontare sfide planetarie che travalicano qualsiasi distinzione nazionale. Le fiamme che avvolgono la foresta amazzonica non riguardano solo i brasiliani, così come i fuochi che hanno devastato la Siberia non sono un problema dei soli russi. Ce ne stiamo accorgendo nel modo peggiore: oggi la nostra patria è il mondo intero.

Ma se le sfide travalicano ogni confine, questo non significa che non si possa agire iniziando qui ed ora. È con questi propositi che la campagna internazionale "Un Green New Deal per l'Europa", sostenuta da una rete di organizzazioni fra cui la New Economics Foundation, DiEM25, la Fondazione Finanza Etica, ActionAid e molte altre, ha elaborato un rapporto esaustivo pieno di proposte immediatamente attuabili per una nuova rivoluzione verde in Europa.

Come viene dichiarato fin dall'incipit del rapporto, ci troviamo di fronte a una doppia crisi.

La prima è una crisi economica e sociale. Con la disuguaglianza al massimo storico e la povertà lavorativa in aumento, nei Paesi periferici così come in quelli più ricchi.

La seconda è una crisi climatica. Vale la pena ricordare cosa è accaduto questa estate, quella che ha contato il luglio più caldo di sempre. La Siberia è stata dilaniata dalle fiamme, rilasciando tonnellate di gas serra dal permafrost. La Groenlandia ha iniziato a squagliarsi con inusitata rapidità, con oltre 10 miliardi di tonnellate di ghiaccio sciolte nei mari ogni giorno. In Brasile una nuvola tossica ha precipitato la megalopoli di San Paolo nel buio pesto alle tre del pomeriggio mentre la foresta amazzonica veniva incendiata per fare posto alle coltivazioni di soia. Gran parte del pianeta rischia di divenire inabitabile nel corso della nostra vita.

Queste due crisi sono legate tra loro. L'attaccamento alle fallimentari politiche economiche del passato – tanto nella declinazione dell'austerità quanto nella dipendenza dalla crescita a ogni costo – ha impedito ai governi di intraprendere le azioni necessarie per rimediare all'emergenza climatica.

Ma in tutto il mondo un nuovo movimento ambientale sta crescendo. Ora occorre fare il passo successivo. Passare dall'interesse e dall'allarme all'azione e alle soluzioni. Dedicandoci tutta la verità: dovranno essere soluzioni capaci di sovvertire alla radice un modello economico premesso sulla distru-

zione del pianeta e sulla concentrazione della ricchezza verso l'alto.

Il rapporto del "Green New Deal per l'Europa" si presenta come una miniera di proposte. La prima è un programma straordinario di investimenti per avviare la transizione ecologica in Europa

È proprio qui che il rapporto del "Green New Deal per l'Europa" si presenta come una miniera di proposte. Il pacchetto – esaustivo nelle sue sessanta pagine e frutto di un'importante ricerca collettiva – si compone di tre grandi iniziative.

La prima è un programma straordinario di investimenti per avviare la transizione ecologica in Europa. Dalla riconversione del patrimonio immobiliare alla mobilità sostenibile, la proposta rappresenta uno shock capace di abbassare drasticamente i consumi energetici migliorando la qualità della vita.

Non c'è solo pubblico: ampio spazio è garantito al settore privato, tramite agevolazioni nella riconversione produttiva, l'aumento dell'aspettativa di vita dei prodotti, investimenti nelle riparazioni e – proposta fondamentale – la riduzione dell'orario di lavoro. Parte centrale di questo piano è anche un'attenzione tutta particolare alle cosiddette "aree interne", con proposte in sintonia con quelle già avanzate dal Forum Disuguaglianze di Fabrizio Barca ed Enrico Giovannini.

Il secondo capitolo del rapporto propone una vera e propria "Unione ambientale", il terzo lo sviluppo di una Commissione per la giustizia climatica, un organo partecipativo con il compito di sorvegliare lo sviluppo del programma di investimenti.

Il secondo capitolo del rapporto propone numerose proposte per una vera e propria "Unione ambientale", un quadro normativo e giuridico capace di garantire una transizione rapida ed equa per l'economia europea, senza trasferire i costi dell'aggiustamento sulla comunità più vulnerabili (come fatto un anno fa, invece, da Emmanuel Macron, spingendo la nascita dei Gilet Gialli). Non c'è ambito che non venga toccato: dalla politica agricola comune alla politica commerciale, passando per le politiche sulla concorrenza e

l'ecocidio. Il punto da cui partire: un'immediata dichiarazione europea di emergenza climatica.

Il terzo capitolo, infine, propone lo sviluppo di una Commissione per la giustizia climatica. Si tratta di un organo partecipativo con il compito di sorvegliare lo sviluppo del programma di investimenti, delle nuove normative europee nonché delle azioni delle multinazionali dentro e fuori i confini europei. E di assicurarsi che adempiano ai più alti standard di giustizia sociale ed ambientale.

Il movimento per il clima ha ora il suo libretto verde. Il documento, attualmente in attesa di traduzione italiana, è disponibile online ed è in consultazione pubblica fino a metà settembre. Dovrebbe rappresentare una lettura obbligata per ogni politico italiano, a partire da quanti auspicano un governo di svolta. Perché non è più il momento di tirare a campare con gli zero-virgola e il triste galleggiare. Non è più il momento di andare a Bruxelles per richiedere inutili scampoli di flessibilità. È invece l'ora di guidare una rivoluzione verde capace di rimettere al lavoro un continente e salvare un pianeta.

[Da linkiesta](#)

