



# AICCREPUGLIA NOTIZIE

Per i soci di aiccre puglia  
Associazione Italiana per il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa  
FEDERAZIONE DELLA PUGLIA

**Quelli dell'Europa**

**agosto 2021**

## **30 anni fa conoscemmo l'immigrazione**

**Di Giuseppe Valerio**

**G**iuusto 30 anni addietro, 8 agosto 1991, una nave stracolma di "disperati" albanesi, la VLORA, fu fatta attraccare nel porto di Bari.

Una folla aggrappata ad ogni sartia, fune, trave, albero di quella nave che nel porto di Durazzo da merci fu riempita di tanta umanità perchè l'Italia era vista da lì, appena 70 chilometri dalle nostre coste, come la salvezza, la fuga dal grigiore del regime comunista moriente e la prospettiva di una vita migliore.

In verità non era il primo sbarco di chi fuggiva da terre "sottomesse" con la speranza di una vita nuova.

Già alcuni mesi prima - marzo/aprile - altri sbarchi erano avvenuti a Brindisi. La stessa Vlora era lì diretta ma poi dirottata su Bari.

A vederli erano uomini e donne, molti giovani, assomiglianti nel fisico e nel vestiario ai nostri nonni del primo novecento: smunti, guance scavate, invecchiati più dell'età reale, vestiti con abiti stazzonati, ma orgogliosi e coraggiosi, incuranti dei pericoli e delle difficoltà perchè credevano in una vita diversa da quella del loro paese.

Somigliavano a quanti, anche nostri parenti, erano "migrati" nelle Americhe del Nord e del Sud (Argentina) per le stesse ragioni economiche e di sopravvivenza.

A vederli sciamare per le strade della città di Brindisi la popolazione fu colta da un moto di spontanea solidarietà e accolse nelle famiglie e presso le case uomini e giovani affamati e desiderosi di una vita migliore.

Poi ad Agosto la nave Vlora ebbe un epilogo differente. Le autorità nazionali - quelle locali col sindaco di Bari prof. Dalfino ebbero un approccio più "umano" - adotta-

rano una linea dura, almeno verso coloro che non fuggendo furono "rinchiusi" nello stadio barese della Vittoria. Ma quelli che riuscirono a scappare furono accolti anche loro dalle famiglie e dai privati.

In quel periodo ero sindaco del Comune di San Ferdinando di Puglia, un comune della provincia di Foggia, poi fatto passare alla nuova provincia di Barletta-Andria-Trani.

Come amministrazione comunale eravamo "allenati": avevamo organizzato e promosso scambi di studenti europei e l'accoglienza a decine di bambini del disastro di Cernobyl provenienti dagli orfanotrofi bielorusi di Smolensk ecc...

Ci rendemmo disponibili all'accoglienza scrivendo al prefetto, ma più e prima di noi ricordo la generosità di alcuni miei compaesani che si presero "carico" di alcune situazioni. Tra le tante ne ricordo due.

La prima, un ragazzo con la tromba. Era studente presso il conservatorio della sua città e sperava di poter "utilizzare" il suo strumento...in Italia.

L'altra, un giovane elettricista, così si presentò ad un ristoratore del posto, il quale lo incaricò di rivedere il sistema elettrico del locale, ma si rese conto che non aveva le giuste cognizioni. Conosceva gli impianti elettrici che da noi si usavano sessanta anni prima: i fili intrecciati e fissati al muro con chiodi e puntine. Insomma non era possibile fargli fare un lavoro cui pur teneva ma del quale non conosceva le basi.



**Segue in ultima**

# Perché "Fit for 55" non è adatto allo scopo?

di IBRAHIM ÖZDEMİR

**M**eno di due settimane fa, l'Unione europea ha annunciato una serie storica di proposte sul cambiamento climatico. I piani "Fit for 55" sperano di ridurre le emissioni di gas serra del 55% entro il 2030 e di fare dell'Europa il primo continente a emissioni zero entro il 2050.

La pubblicazione delle proposte non potrebbe essere più tempestiva: questo mese, inondazioni catastrofiche hanno devastato l'Europa lasciando oltre 200 morti e centinaia ancora dispersi. Mentre le tempeste storiche hanno spazzato la regione, gli scienziati hanno lottato con il ruolo del cambiamento climatico nell'alimentare il disastro in corso e si sono chiesti se l'Europa fosse preparata per le realtà del riscaldamento globale.

Essendo un continente ricco – dei 25 paesi più ricchi del mondo, 15 sono in Europa – l'UE ha un enorme potere per modellare il quadro politico globale per combattere adeguatamente il cambiamento climatico.

In qualità di insegnante di etica ambientale, speravo che queste proposte avrebbero sfruttato questa influenza e questo potere per trasformare veramente la politica climatica sulla scena internazionale. Ora, dopo averli esaminati, non posso fare a meno di pensare che si sarebbe potuto fare di più.

E non voglio dire che gli obiettivi non siano abbastanza ambiziosi o che il marchio sia discutibile: ciò che manca è l'inclusività. In definitiva, il "Fit for 55" manca di politiche inclusive che comprendano le economie e le persone più vulnerabili. E so di non essere solo.

In particolare, l'Australia è stata tra i paesi che criticavano l'UE per aver utilizzato queste proposte sui cambiamenti climatici per dettare le regole del commercio globale senza affrontare le potenziali implicazioni per altri paesi dipendenti dal commercio.

In effetti, il ministro australiano per il commercio, il turismo e gli investimenti, Dan Tehan, ha affermato che il meccanismo di adeguamento delle frontiere del carbonio dell'UE (CBAM) è stato progettato per aumentare le entrate anziché ridurre le emissioni e che la sua attuazione violerebbe le regole del com-

mercio globale.

Protezionismo?

Il ministro ha definito la carbon tax una "nuova forma di protezionismo", sostenendo che sarebbe

meglio incentivare i paesi a ridurre le emissioni, piuttosto che penalizzarli apertamente.

L'UE sembra dimenticare un fattore cruciale: l'UE non è l'unico blocco economico che deve passare a sistemi sostenibili. Se si vuole evitare il pericoloso riscaldamento globale, ogni paese della terra deve misurare il suo impatto ambientale e sviluppare politiche che riducano al minimo le emissioni di carbonio.

Essendo uno dei paesi più ricchi del mondo, le lamentele sulla tassa sul carbonio dell'Australia potrebbero non suscitare simpatie, ma il commercio è indispensabile per la futura stabilità delle nazioni in via di sviluppo.

La mia principale preoccupazione è che le proposte climatiche dell'UE non riconoscono il ruolo del commercio nel livellare le condizioni di parità e nel consentire ai paesi meno sviluppati di uscire dalla povertà, un passo cruciale per finanziare il cambiamento sistemico necessario per combattere il cambiamento climatico.

Il Covid-19 ha già interrotto il commercio globale, ponendo ulteriori sfide alle economie vulnerabili.

Tuttavia, anche prima della pandemia, i principali economisti sostenevano a lungo che i paesi occidentali stavano tentando di "calciare via la scala" dai paesi in via di sviluppo che cercavano di unirsi all'élite economica.

In uno degli scenari peggiori, le politiche climatiche dell'UE escluderebbero i paesi in via di sviluppo dal commercio internazionale, costringendoli a commerciare tra loro, formando "ghetti" economici e ambientali in cui il ricco mondo occidentale gode dei vantaggi del libero scambio e dell'energia pulita, e i paesi in via di sviluppo perdono la loro sovranità economica a causa dell'aumento delle emissioni di carbonio.



[Segue alla successiva](#)

### Continua dalla precedente

Come minimo, se i paesi meno sviluppati dovessero affrontare gravi barriere commerciali per entrare nel mercato dell'UE, non avrebbero altra scelta che guardare altrove. E troppo spesso "altrove" significa paesi con normative ambientali meno rigide.

Ad esempio, nel 2019 l'UE ha attuato un divieto de facto dell'olio di palma per il biodiesel citando preoccupazioni ambientali. Da allora, gli scambi tra i maggiori produttori di olio di palma e la Cina, secondo importatore e terzo consumatore di olio di palma al mondo, sono aumentati insieme a valide preoccupazioni per la mancanza di trasparenza ed etica nel mercato cinese.

Il risultato? Non meno olio di palma, ma più emissioni di carbonio incontrollate e irresponsabili.

Ironia della sorte, il divieto dell'UE sull'olio di palma trascura anche gli sforzi per contrastare la deforestazione e rendere l'olio di palma sostenibile.

Un esempio di ciò è lo schema di certificazione nazionale della Malesia, Malaysian Sustainable Palm Oil (MSPO), uno schema legalmente vincolante che include norme rigorose per la protezione dell'ambiente e della fauna selvatica. Attualmente circa il 90% dell'olio di palma malese è certificato MSPO e,

a sua volta, i tassi di deforestazione sono diminuiti costantemente dal 2017, un fatto che rimane non riconosciuto dall'UE.

Escludendo i paesi in via di sviluppo dal dibattito sul clima, l'UE sta ostacolando gli sforzi per combattere la crisi più grave che la nostra civiltà sta affrontando. Se approvato, il piano climatico dell'UE avrà un impatto sui trasporti globali, sulla produzione, sul commercio e sui consumatori, portando a ulteriori disuguaglianze globali radicate che aggraveranno gli effetti del riscaldamento globale.

Se l'UE vuole risolvere il cambiamento climatico, non deve dimenticare che ha bisogno che il mondo intero sia sulla stessa pagina.

**Il dottor Ibrahim Özdemir è un ecologo e consulente del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente (UNEP). Insegna etica ambientale e filosofia all'Università Üsküdar, Istanbul, Turchia. Inoltre, è stato uno dei membri principali del gruppo di redazione della Dichiarazione islamica sul cambiamento climatico globale, approvata dalla Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (UNFCCC).**

da euroobserver

## Ecco quali saranno gli effetti del pacchetto "Fit for 55" dell'Ue

di **Natalia Luna e Andrea Carzana**

**TASSA SUL CARBONIO ALLE FRONTIERE**

La Commissione europea ha presentato il suo pacchetto "Fit for 55", proponendo un percorso di trasformazione che permetta all'Unione europea di centrare l'obiettivo di ridurre le emissioni nette di gas serra di almeno il 55% entro il 2030. Si tratta di un traguardo cruciale per assicurare che l'UE raggiunga la neutralità carbonica entro il 2050.

Il pacchetto contiene una serie di iniziative concrete e dettagliate per ridurre le emissioni. Prima di essere adottato, sarà discusso e votato dal Parlamento europeo e dagli Stati membri, per cui non tutte le proposte potrebbero finire per diventare legge. Ciò nonostante, è un ottimo punto di partenza.

È anche interessante analizzare ciò che è stato annunciato e, nella fattispecie, mostrare come il quadro proposto andrà a beneficio dei temi sostenibili perseguiti dal fondo Threadneedle (Lux) Sustainable Outcomes Pan European Equity (SOPEE).

Il meccanismo di adeguamento del carbonio alle frontiere (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) si applicherà inizialmente a cemento, fertilizzanti, ferro e acciaio, alluminio e generazione di energia elettrica, nonché alle emissioni dirette di Ambito 1. Gli importatori saranno tassati sulle emissioni di carbonio incorporate nei loro beni in base al prezzo del carbonio dell'UE. Tale meccanismo si applicherà su un periodo di tre anni a partire dal 2023 e potrebbe essere esteso ad altri settori dopo il 2026. Le assegnazioni di quote a titolo gratuito per questi settori saranno gradualmente eliminate entro il 2035, diminuendo del 10% all'anno fino ad arrivare a quota zero. Si tratta di un fattore positivo per il comparto edilizio e per CRH, azienda di materiali da costruzione nonché una delle posizioni del fondo SOPEE, in quanto le quote di

**Segue alla successiva**

**Continua dalla precedente**

emissioni gratuite potrebbero essere rimosse già nel 2023. Ma la data proposta implica che il settore non dovrà sostenere l'intero costo incrementale del carbonio prima del 2035, il che lascia più tempo per accelerare i piani di riduzione delle emissioni e adeguare i prezzi ad un livello più alto. L'aspetto più interessante e significativo del CBAM è che si tratta di un punto di partenza, che prelude a regolamenti sul carbonio più stringenti su scala globale. L'implementazione differita potrebbe far sì che il CBAM diventi un efficace strumento per imprimere un'accelerata ai piani di decarbonizzazione da parte di altri paesi, stimolando un maggiore dibattito sulla decarbonizzazione globale e obiettivi climatici più ambiziosi.

**TRASPORTO AEREO E TRASPORTO MARITTIMO**

La Commissione europea propone che nei prossimi anni il carburante sostenibile per l'aviazione ("sustainable aviation fuel", SAF) venga mescolato al carburante per jet sui voli in partenza da qualsiasi aeroporto dell'UE al fine di ridurre le emissioni, un tema che abbiamo trattato in un recente viewpoint. La nuova proposta prevede l'implementazione di quote crescenti di miscelazione SAF con un obiettivo di miscelazione al 2% nel 2025, al 5% nel 2030 e al 25% nel 2035 rispetto agli attuali livelli di circa lo 0,1%.

Il settore dell'aviazione è stato inoltre incluso nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS). I settori coperti dalla direttiva ETS UE rivista – che vedrà un ulteriore inasprimento del mercato a sostegno di prezzi del carbonio più alti – dovranno ridurre le loro emissioni di gas serra del 61% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005. Ciò si tradurrà in una riduzione annua del 4,2% delle assegnazioni a titolo gratuito sulla base dei livelli di volo del 2010.

Queste proposte imporranno costi aggiuntivi al settore del trasporto aereo e creeranno vincitori e vinti. Le compagnie aeree dovranno infatti tenere conto dell'adozione di SAF e dell'acquisto di certificati di carbonio, e il loro successo dipenderà dalla loro capacità di trasferire i costi ai clienti. Per una società come Neste, il maggior produttore mondiale di diesel rinnovabile e carburante sostenibile per l'aviazione ottenuto da rifiuti e residui nonché una delle posizioni in SOPEE, è un'ottima notizia, in quanto la sua produzione di SAF passerà da 0,1 a quasi 1,5 tonnellate metriche per anno entro il 2024.

Anche il settore marittimo è stato aggiunto al sistema ETS dell'UE e ciò avrà un impatto sui viaggi intra-UE, sul 50% delle emissioni di viaggi extra-UE e sulle emissioni prodotte dall'ormeggio in un porto dell'UE. Il set-

tore dovrà ridurre la sua intensità di gas serra (rispetto ad un valore di riferimento non ancora determinato) del 2% entro il 2025, del 6% entro il 2030, del 13% entro il 2035, del 26% entro il 2040, del 59% entro il 2045 e del 75% entro il 2050.

Né il kerosene utilizzato nell'industria dell'aviazione né il petrolio pesante utilizzato nel trasporto marittimo saranno totalmente esentati dall'imposta sull'energia per i viaggi intra-UE. Nell'arco di una decina d'anni le aliquote di imposta minime per questi carburanti aumenteranno, mentre i carburanti sostenibili beneficeranno di un'aliquota zero che ne rafforzerà l'adozione e la diffusione.

**VEICOLI ELETTRICI**

Entro il 2035 l'Unione europea produrrà solo auto elettriche. Il pacchetto "Fit for 55" propone infatti che le emissioni delle autovetture nuove diminuiscano del 55% entro il 2030 e del 100% entro il 2035. Questa proposta implica la graduale eliminazione dei veicoli a combustione interna entro il 2035, una riduzione delle emissioni più rapida del previsto, che richiederà una crescita più sostenuta dei veicoli elettrici. Questi obiettivi potrebbero tuttavia rappresentare una sfida per le case automobilistiche e richiederanno anche un'accelerazione nella diffusione delle infrastrutture per veicoli elettrici, tra cui l'aumento del numero di punti di ricarica a un milione entro il 2025 e a 3 milioni entro il 2030.

Sono ottime notizie per le aziende di semiconduttori, cruciali per tale diffusione. Infineon, che deteniamo in portafoglio, è una società leader nel segmento dei semiconduttori di potenza, un mercato che dovrebbe evidenziare una crescita enorme, in quanto tutte queste proposte implicano che il numero di veicoli elettrici in circolazione deve per forza aumentare. Anche le società di apparecchiature elettriche come Schneider ne beneficeranno, in quanto sono fondamentali per l'implementazione della rete di ricarica.

**RISTRUTTURAZIONI EDILIZIE**

La tabella di marcia proposta dalla Commissione prevede di elevare l'obiettivo di risparmio energetico dal 32,5% al 36% entro il 2030.

**Segue alla successiva**

Continua dalla precedente

È inoltre previsto un nuovo obiettivo vincolante di incremento annuo dell'1,1% nell'uso di energie rinnovabili per il riscaldamento e raffrescamento; tra l'altro, le rinnovabili dovranno rappresentare il 49% dell'energia utilizzata negli edifici entro il 2030.

Abbiamo già affrontato questo argomento in un precedente viewpoint a fine 2020, ma le nuove proposte sono ancora più ambiziose. Se in precedenza tale requisito riguardava solo gli edifici governativi da rimodernare, ora il settore pubblico sarà tenuto a ristrutturare il 3% dei suoi edifici ogni anno, scuole e ospedali inclusi. Tuttavia, per conseguire questi target di efficienza saranno necessarie ulteriori politiche di sostegno in termini di finanziamenti, incentivi e altri regolamenti.

Se le normative sulle emissioni costituiscono ancora un ostacolo a breve termine per il comparto edilizio, sul lungo periodo la nuova regolamentazione UE rappresenta un fattore positivo e potrebbe favorire i leader della decarbonizzazione offrendo un maggior accesso al capitale e potenzialmente una base di costi relativa più bassa. Per società come Belimo, SIKA e Schneider, che deteniamo in SOPEE, ciò dovrebbe tradursi in un alto livello di crescita organica sostenuta con una solida capacità di determinazione del prezzo. Anche le società elettriche ne beneficeranno, dato che gli edifici commerciali e residenziali saranno cruciali per la trasformazione dell'energia in tutta la rete.

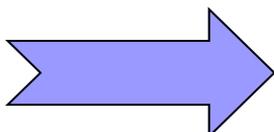
da startmag

### Il pacchetto "Fit for 55" in sintesi

Settore	Novità di "Fit for 55"	Implicazioni	Impatto settoriale
<b>Emissioni</b>	Riduzione delle emissioni del 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990		I settori coperti dalla direttiva ETS UE rivista devono ridurre le emissioni del 61% entro il 2030 rispetto ai livelli del 2005
<b>Sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calo dell'offerta e delle assegnazioni a titolo gratuito</li> <li>• Estensione del sistema ai settori trasporto aereo e marittimo</li> <li>• ETS separato per trasporti ed edifici</li> </ul>	L'aumento della domanda e il calo dell'offerta favoriranno l'incremento dei prezzi del carbonio	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incremento dei costi del carbonio per i settori industria pesante, industria, petrolio e gas</li> <li>• Avvio del processo di decarbonizzazione dei settori trasporto aereo e marittimo</li> <li>• Incentivare i proprietari e i costruttori di edifici a investire</li> </ul>

segue alla successiva

## I NOSTRI INDIRIZZI



Via Marco Partipilo, 61 — 70124 Bari

Tel. Fax : 080.5216124

Email: [aiccrepuglia@libero.it](mailto:aiccrepuglia@libero.it) -

sito web: [www.aiccrepuglia.eu](http://www.aiccrepuglia.eu)

Posta certificata:

[aiccrepuglia@postecertificate.it](mailto:aiccrepuglia@postecertificate.it)

			nell'efficienza energetica e nel passaggio ad altri combustibili
<b>Tassa sul carbonio alle frontiere</b>	Fase transitoria 2023-2026 Gli importatori saranno tassati sulle emissioni di carbonio incorporate nei loro beni in base al prezzo del carbonio dell'UE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La riduzione delle quote gratuite assegnate nel periodo 2026-2035 attenua il rischio estremo potenziale e incentiva le aziende a investire nella decarbonizzazione</li> <li>• Impulso all'adozione di obiettivi climatici e alla fissazione del prezzo del carbonio</li> </ul>	Una notizia piuttosto positiva per settori come l'acciaio e il cemento, in quanto lo scenario peggiore di un'immediata rimozione delle assegnazioni a titolo gratuito è scongiurato
<b>Energie rinnovabili</b>	Incrementa il target di rinnovabili nel mix energetico entro la fine del decennio dal 32% al 40%	Richiede il doppio della capacità di energia rinnovabile rispetto ad oggi	Positivo per la crescita organica dei produttori di energie rinnovabili
<b>Trasporto su strada</b>	Le emissioni delle autovetture nuove devono diminuire del 55% entro il 2030 e del 100% entro il 2035 Rafforzare le infrastrutture per veicoli elettrici	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Effettivo divieto di vendita di autovetture e furgoni a combustione interna dal 2035</li> <li>• Accelerazione della penetrazione dei veicoli elettrici</li> </ul>	Una regolamentazione leggermente più rigida potrebbe rappresentare un ostacolo per i produttori di accessori originali ("original equipment manufacturers", OEM), ma la maggior parte delle strategie OEM ha iniziato ad anticipare gli obiettivi di adozione di veicoli elettrici
<b>Trasporto aereo</b>	Entra ufficialmente nel sistema ETS Assegnazione gratuita di crediti gradualmente rimossa fino al 2027 Quote obbligatorie di carburanti sostenibili per l'aviazione (SAF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagamento dei crediti di carbonio</li> <li>• Conformità ai requisiti SAF</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Costi aggiuntivi per le compagnie aeree dell'UE in ragione delle quote SAF, delle imposte sul carburante e della conformità al sistema ETS</li> <li>• Buona notizia per i fornitori di SAF: Neste</li> </ul>
<b>Trasporto marittimo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inclusione nel sistema ETS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pagamento dei crediti di carbonio</li> </ul>	Costi incrementali per le compagnie di trasporto

	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'intensità di gas a effetto serra dell'energia utilizzata da una nave dovrebbe essere ridotta del 6% entro il 2030, per scendere al 75% entro il 2050</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Slancio e accelerazione all'adozione dei biocarburanti</li> </ul>	
<b>Edilizia</b>	<p>Ristrutturare il 3% di tutti gli edifici pubblici ogni anno</p> <p>Obiettivo vincolante di incremento annuo dell'1,1% nell'uso di energie rinnovabili per il riscaldamento e raffrescamento</p>		<p>Notizia positiva le società di apparecchiature elettriche (Schneider); pompe di calore (Belimo); materiali edili (Kingspan, Sika, Rockwool)</p>
<b>Tassa sull'energia</b>	<p>I combustibili saranno tassati in base al loro contenuto energetico e alle loro performance ambientali rispetto al precedente modello basato sui volumi</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Combustibili inquinanti colpiti dalla tassazione più alta</li> <li>Graduale rimozione di talune esenzioni: il kerosene utilizzato nel trasporto aereo e il petrolio pesante utilizzato nel trasporto marittimo per i viaggi intra-UE nell'arco di 10 anni</li> <li>Incentivo all'impiego di SAF con un'aliquota fiscale minima pari a zero</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Maggiori ostacoli per i colossi petroliferi e le raffinerie fossili tradizionali</li> <li>Aumento dei costi per il trasporto aereo e marittimo</li> </ul>

# PONTE SULLO STRETTO: CHIAREZZA? MAH!

## Ponte sullo stretto, ministro Giovannini: "Ragioni profonde per realizzarlo"

"Esistono profonde ragioni per la realizzazione di un collegamento stabile", ovvero di un ponte sullo Stretto di Messina, fra la Sicilia e la terraferma. A sottolinearlo, in audizione alle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera, il ministro dei Trasporti e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. La realizzazione, tuttavia, dovrà essere definita "al termine di un processo decisionale che preveda inizialmente la redazione di un progetto di fattibilità di confrontare diverse soluzioni alternative".

Guardando ai fabbisogni di mobilità dell'area, a partire da quelli pre-Covid, ha spiegato ancora Giovannini, "ne è risultato che i traffici dello Stretto di Messina sono rilevanti rispetto alla scala nazionale". **Nell'area transitano 11 milioni di passeggeri l'anno, 800mila veicoli pesanti l'anno e 1,8 milioni di veicoli leggeri l'anno**, ha sottolineato il ministro.

La prima fase del progetto di stabilità di un ponte sullo Stretto di Messina, che confronti l'ipotesi a 1 e l'ipotesi a 3 campate, "potrebbe concludersi entro la primavera del 2022", così da poter avviare un dibattito pubblico e pervenire "a una scelta condivisa". A sottolinearlo, in audizione alle commissioni Trasporti e Ambiente alla Camera, il ministro dei Trasporti e della Mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. Per realizzare il progetto di fattibilità tecnica ed economica è "disponibile un finanziamento da 50 milioni" stanziato con la legge di bilancio e sarebbe opportuno "prevedere l'istituzione di un gruppo di lavoro dedicato a supportare e coordinare l'intero processo".

Per realizzare eventualmente un collegamento stabile che attraversi lo Stretto di Messina sarebbe "più efficiente" usare solo il finanziamento pubblico. A sottolinearlo, in audizione alle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera, il ministro dei Trasporti, Enrico Giovannini, relazionando sulle risultanze del gruppo di lavoro su questo fronte. Il gruppo di lavoro incaricato di valutare un sistema attraversamento stabile dello Stretto, ha detto, "ritiene sia più efficiente finanziare il sistema di attraversamento interamente e in modo trasparente a carico della finanza pubblica, anche in relazione ai benefici diffusi che l'opera avrebbe sull'intero Paese".

Al di là dell'eventualità di costruire o meno un ponte che attraversi lo Stretto di Messina, nell'area ci sono "serie di criticità" che vanno risolte e su questo fronte "il

governo ha già pianificato per ridurre gli eccessivi tempi di percorrenza". A evidenziarlo il ministro dei Trasporti e della mobilità sostenibile, Enrico Giovannini. **"Sono previsti 510 milioni per un programma che dovrebbe essere completato nel 2025"**, ha aggiunto, citando fra gli interventi la riqualificazione del naviglio per trasbordo ferroviario, l'ibridizzazione di tutta la flotta e il rinnovo del materiale rotabile ferroviario. Fra gli altri progetti la riqualificazione del naviglio veloce passeggeri e quella delle stazioni ferroviarie di Messina, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni.

Giovannini ha precisato come l'ipotesi di usare un "progetto di finanza" vada valutato "da un organo specifico" ma ha ribadito che "ciò che la commissione segnala è che il progetto precedente andrebbe comunque adeguato anche perché in 10 anni la situazione, anche dei costi, è certamente cambiata". Il gruppo di lavoro sul Ponte, ha aggiunto il titolare del Mims, "suggerisce un investimento ancora più forte da parte del settore pubblico".

Gli esperti "hanno ritenuto che il costo dell'opera sia così ingente anche perché il costo per la gestione e la manutenzione imporrebbe canoni elevati che finirebbero sul costo della finanza pubblica", ha precisato Giovannini, che si è poi soffermato sul perché l'opera non sia stata inserita nel Recovery a differenza di altre.

"Il principio in base al quale è stato possibile inserire questi progetti nel Pnrr è quello dei lotti funzionali, cioè della necessità che l'intervento entri in funzione entro il 2026", ha ricordato. Altro punto è quello del 'non significant harm', che con l'attuale relazione Via sul tema del ponte avrebbe reso impossibile proporla alla Commissione Europea.



**SEGUE ALLA SUCCESSIVA**

**Continua dalla precedente**

"Questo vale per l'attraversamento stabile ma anche per altri progetti non inseriti ne' nel Pnrr ne' nel fondo complementare, come il completamento dell'alta velocita' Salerno-Reggio Calabria che e' in scostamento di bilancio", ha concluso Giovannini.

Il governo intende affidare il nuovo studio di fattibilita' sul Ponte sullo Stretto di Messina a Italferr, societa' del gruppo FS, perche' sia completato entro la fine della primavera 2022. A indicarlo, in audizione alle commissioni Trasporti e Ambiente della Camera, il ministro delle Infrastrutture e della mobilita' sostenibile, Enrico Giovannini, secondo cui i lavori potrebbero "chiudersi entro giugno 2022".

Lo studio di fattibilita', ha aggiunto, e' "la solu-

zione piu' adeguata per prendere una decisione che tutti noi auspichiamo". La relazione del gruppo di lavoro presentata oggi "ha indicato chiaramente il contenuto dello studio, sia per il Ponte a campata unica - dove ci sono molte analisi effettuate e possono essere recuperate - sia a piu' campate. La nostra intenzione e' di procedere a un affidamento a Italferr, parte del gruppo Fs, che consentirebbe di ridurre i tempi".

"Possiamo fare valutazione per restringere ulteriormente questi tempi, ma il tema e' complesso", ha detto, indicando che comunque questa scadenza consentirebbe "di indicare nella legge di Bilancio 2023 le decisioni che il Parlamento potra' poi prendere".

**da affari italiani**

## Ponte sullo Stretto? Un altro gruppo di studio!

**DI MARIO PRIMO CAVALERI**

**D**i studio in studio, di anno in anno, i decenni passano, le consulenze si sprecano, il dibattito procede senza fine. Al redde rationem, ossia nel riferire in Commissione Trasporti a Montecitorio dopo la relazione della Commissione ministeriale, il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini ha offerto le sue conclusioni: affidare ad altri esperti la valutazione di un ponte a unica o più campate. Cinquanta milioni la somma destinata. Nel frattempo sarà potenziata la flotta navale.

Come si temeva, **il Governo ha deciso di non decidere** e il modo migliore per prendere tempo quando non si vuol fare qualcosa è insediare un altro tavolo tecnico. Dunque, mentre ci si attendeva la notizia di un concreto passo avanti, siamo fermi... allo studio.

Si continuerà a studiare.

Ma che diavolo! Dopo un'infinità di relazioni, decenni di indagini, progettazioni stop and go, l'unica straordinaria, clamorosa, sorprendente novità emersa dall'audizione del ministro è che se e quando sarà, si tratterà di... Ponte.

Ma ci faccia il piacere! Lo avevamo letto già su Topolino mezzo secolo fa, quel fumetto visionario lo aveva realizzato; solo la politica nel suo frasario vago e inconcludente ha seguito a parlare di collegamento stabile. Infatti, il tunnel è stato solo un'invenzione pentastellata per distogliere. Qui nello Stretto e in tutto il mondo solo di ponte si è discusso per collegare le due sponde. Dunque nessuna novità. Ora si potrebbe dire che il campo si restringe all'opzione una o più campate ma anche qui stiamo perdendo tempo perché il Gruppo insediato due

anni fa al Ministero nella relazione depositata a febbraio scorso si è espressa per la soluzione a più campate.

E allora? Basterebbe autorizzare Rfi o altro ente operativo dello Stato a procedere; lasciando ai tecnici impostare la progettazione. Perché un altro studio? Per dirci che i traghetti sono il futuro?

Se invece il Governo non è convinto della bontà del Ponte, lo dica con coraggio e chiarezza. Senza scendere nel cincischiamento degli ultimi 50 anni. E' molto più serio e credibile. Come sarebbe serio dire che ne è stato della società Stretto di Messina: in eterna liquidazione da otto anni.

**da l'eco del sud**

# La vera storia del Ponte sullo Stretto, da 50 anni innanz-arrè e o cuntré

DI MARIO PRIMO CAVALERI

**U**no dei vari argomenti che i fautori del vecchio progetto di un Ponte a unica campata agitano spesso, consiste nel tirare in ballo la questione di un presunto risarcimento milionario da corrispondere alle società che lo avrebbero dovuto costruire. Risarcimento talmente costoso da valere quanto il ponte. Autentica balla!

Non si rischia alcun risarcimento, per il semplice motivo che il de profundis alle istanze dei ricorrenti (Eurolink, Impregilo, Parsons e altri) è stato decretato dalla Corte costituzionale con sentenza n. 265 del 2019 che si è pronunciata definitivamente sul contenzioso dopo la questione di legittimità posta dal Tribunale di Roma davanti al quale era stata avviata la causa civile per il riconoscimento di indennizzi.

Altra balla colossale è continuare a ripetere che quel progetto originario di un ponte da 3kme300, (lunghezza a unica campata che, se non esiste da nessun'altra parte del mondo, ci sarà un motivo), consentirebbe di riprendere i lavori domattina, darebbe lavoro a centomila persone, ha già i timbri approvativi dei vari organismi competenti (Cipe compreso).

Chiarito che non vi è alcun risarcimento milionario a carico dello Stato, che il Progetto definitivo è rimasto fuori dalla porta senza ottenere il visto del Cipe (né è stato ritenuto ammissibile il silenzio-assenso) e di altri organismi che devono esprimersi; che del progetto esecutivo non c'è traccia, vale la pena ripercorrere le date salienti di questa telenovela appassionante quanto amaramente evocativa dell'innanzi-arrè... e o cuntré, metodo che ha caratterizzato diverse grandi opere. Infatti da decenni siamo al palo, mentre "li turchi" ne stanno realizzando uno analogo a tre campate sul Bosforo che dovrebbe essere pronto l'anno prossimo: e a costruirlo sono imprese italiane.

Ripercorriamola questa storia per zittire i grilli parlanti; i soloni che pur volendo il ponte finiscono per inabissarlo raccontando favole; per aprire gli occhi

ad amministratori e politici, molti dei quali discettano senza documentarsi e assumono posizioni pregiudiziali infondate che allontanano invece di favorire la decisione. Ripercorriamola, attraverso la sentenza della Consulta, anche perché fra qualche mese, esattamente a dicembre, potremo celebrare il



cinquantennale della più grande incompiuta italiana, orgoglio e burletta al contempo.

## La storia

Questa complicata vicenda ha origine con la legge 17 dicembre 1971 n. 1158 che affidò la concessione dello studio, della progettazione e della costruzione, nonché dell'esercizio del solo collegamento viario a una società a totale capitale pubblico. In attuazione di tale legge dieci anni dopo, nel 1981 venne costituita la Stretto di Messina, inizialmente partecipata maggioritariamente dall'Iri e per il restante 49% dalle Ferrovie dello Stato, dall'Anas, dalle Regioni Sicilia e Calabria e da altre amministrazioni ed enti pubblici.

A dicembre 2001 con delibera del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) il Ponte è stato inserito tra le infrastrutture pubbliche di rilevanza nazionale e l'opera assoggettata al regime previsto per questi insediamenti produttivi strategici. Nel 2003 la Stretto di Messina viene qualificata come organismo di diritto pubblico nonché concessionaria per legge della progettazione, realizzazione e gestione del ponte e relativi servizi. Con delibera Cipe del 2003 è stato approvato il progetto preliminare dell'opera.

[Segue alla successiva](#)

**Continua dalla precedente**

Nel 2004 la Stretto di Messina (nella cui compagnia era subentrata al posto di Iri la Fintecna) ha bandito due gare: la prima per l'affidamento a un contraente generale della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione del ponte con i relativi collegamenti stradale e ferroviario; la seconda per l'affidamento dei servizi di project management consulting al fine di espletare le attività di verifica e controllo sulle prestazioni da rendere dal contraente generale sia nella fase di progettazione che di realizzazione del ponte. La prima gara (affidamento a contraente generale) è stata aggiudicata all'associazione temporanea di imprese (Ati) costituita dalla capogruppo mandataria Impregilo e altre società mandanti le quali hanno poi costituito una società di progetto denominata Eurolink.

La seconda gara (affidamento dei servizi di project management consulting) è stata aggiudicata alla Parsons transportation group inc. La Stretto di Messina ha quindi stipulato due diversi contratti tra loro collegati, prima con la Parsons (gennaio 2006) e poi con la Eurolink (marzo 2006).

Successivamente, a ottobre 2006, il legislatore ha modificato il precedente indirizzo decidendo di procrastinare la realizzazione del ponte e dirottato su altre destinazioni le somme destinate per l'aumento di capitale della Stretto di Messina. Quest'ultima si è quindi premurata di comunicare alla Eurolink e alla Parsons che non si sarebbe dato avvio all'esecuzione dell'opera.

Seguono le elezioni, c'è un nuovo cambiamento di strategia politica e il Ponte torna a essere considerato opera prioritaria, inserito tra le infrastrutture strategiche per il triennio 2009-2011. Seguono atti aggiuntivi e integrativi tra la Stretto di Messina con Eurolink e Parsons, con rinuncia al rimborso di parte delle spese sino a quel momento sostenute.

A fronte delle riavviate attività il 20 dicembre 2010 Eurolink consegna alla SdM il progetto definitivo che è stato sottoposto alla verifica di Parsons. La SdM il 29 luglio 2011 approva il progetto definitivo

dando avvio al processo approvativo presso le amministrazioni.

Il 4 ottobre 2012 la Eurolink, ritenendo che fosse decorso il termine di 340 giorni per l'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe, senza che questo fosse intervenuto, ha chiesto la revisione delle condizioni contrattuali alla SdM.

Il 3 novembre 2012, non essendo intervenuta alcuna revisione contrattuale la Eurolink ha dichiarato di voler recedere dal contratto. Ma il giorno prima il 2 novembre, il Governo aveva emanato un decreto legge con la necessità di garantire la verifica della sostenibilità del piano economico finanziario del collegamento stabile viario e ferroviario. Il decreto sin dalla sua entrata in vigore (2 novembre) ha sospeso tutti gli effetti dei contratti stipulati dalla SdM con il contraente generale e con gli altri affidatari. Si stabiliva una procedura complessa per la ricerca di un nuovo finanziamento dell'opera disponendo che la società affidante e il contraente generale avrebbero dovuto stipulare un ulteriore apposito atto aggiuntivo, senza il quale tutti gli atti si sarebbero dovuti ritenere caducati sin dal 2 novembre 2012, tutti gli atti relativi ai rapporti di concessione nonché le convenzioni e ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria.

Il 2 marzo 2013, non essendo stato sottoscritto il previsto atto aggiuntivo, la SdM ha comunicato alla Eurolink la caducazione del contratto di affidamento a contraente generale. Analoga comunicazione alla Parsons. Per effetto dello stesso decreto poi inserito nel dl 179 del 2012 la società Stretto di Messina è stata posta in liquidazione.

Morale della favola: il contratto con la Parsons prevedeva sostanzialmente un'attività di controllo sull'operato del contraente generale cui era demandata la progettazione e l'esecuzione dell'opera, quindi non può ritenersi attinente all'esecuzione di lavori pubblici e alle norme che li regolano. Quanto al contratto con Eurolink esso prevedeva che in caso di risoluzione per qualsiasi motivo, tutti gli atti sarebbero stati ritenuti caducati.

**da l'eco del sud**

***In Europa gli uomini differiscono molto e per la statura e per le forme, a cause delle grandi e frequenti mutazioni di tempo che hanno luogo nel corso dell'anno. Calori forti, inverni rigidi, piogge abbondanti, siccità ostinate, venti impetuosi, in una parola tutte le temperature vi regnano alternativamente e vi si rimpiazzano senza interruzione... Ecco perché tutte le apparenze esteriori degli Europei differiscono da una città all'altra... Gli effetti del clima si fanno osservare egualmente nei costumi. Queste circostanze producono caratteri più energici, più disciplinati. Le perpetue commozioni menano una durezza meno socievole; esse permettono difficilmente alla dolcezza ed all'urbanità di passare nelle abitudini. Per la medesima ragione, gli Europei devono essere più coraggiosi degli Asiatici.***

**IPPOCRATE DI COO**

# I collegamenti tra le regioni del Sud e del Nord, punto chiave nel rilancio del Mezzogiorno

di GIAMPAOLO BASOLI\*

**L**a vera prospettiva di crescita del Mezzogiorno è condizionata dagli investimenti in opere infrastrutturali che sono strategiche per lo sviluppo economico, una mobilità sostenibile, servizi ferroviari e logistici, turismo e filiere agro-alimentari che generino nuove opportunità di occupazione. Il settore dei trasporti assume un ruolo cruciale per la vita della società moderna assicurando la mobilità nel territorio di persone e merci con la fornitura alla popolazione di beni primari. Esso, peraltro, ha sempre esercitato un ruolo chiave anche per il superamento di ogni crisi economica, sanitaria e sociale, come quella del Covid-19, rivelatasi di portata epocale e dai gravi riflessi sull'economia globale.

**Trasporti, ruolo chiave nel Mezzogiorno e per il superamento di ogni crisi economica, sanitaria e sociale**

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza PNRR (2021) rimodula il contributo della spesa pubblica agli investimenti in infrastrutture nel Mezzogiorno, spesso sostenuta quasi esclusivamente dai fondi strutturali europei FES, stabilendo di riservare quote del 40% e oltre per gli investimenti pubblici. Attualmente l'esigenza di sostenere il finanziamento delle infrastrutture in una logica di cofinanziamento tra pubblico e privato si pone anche a livello europeo. La stessa Commissione Europea sottolinea che la competitività dell'economia dipende dalla tempestiva realizzazione di infrastrutture integrate nel mercato interno nei settori del trasporto marittimo, aereo e ferroviario, in quello dell'energia e delle comunicazioni.

**Obiettivo: stabilire la continuità territoriale tra Sicilia e Continente**

Si ha, oggi, una percezione diversa del progetto di collegamento stabile Sicilia-Continente dovuta a una serie di fattori, tra i quali: la nuova realtà economica e industriale del mercato e delle esigenze della produzione; l'innovazione delle tecnologie tecniche e costruttive che determinano una fattibilità e sicurezza del progetto di attraversamento stabile; il programma FS degli interventi sulle nuove linee AV in Sicilia (Messina Catania Palermo) e in Calabria sulla nuova linea AV (Salerno-Battipaglia, Gioia Tauro-Battipaglia)

**I progetti di potenziamento del sistema dei porti nel Mezzogiorno**

La Sicilia si candida a diventare una piattaforma nel Mediterraneo per il traffico RO-RO delle Autostrade del Mare (AdM). Favorita anche da una continuità autostradale e ferroviaria, essa potrebbe assicurare l'attraversamento stabile. Ciò evidenzia quanto sia importante, nell'economia dei trasporti marittimi, avere un porto hub nel cuore del Mediterraneo.

Ma un porto hub è di grande importanza anche per il territorio che lo ospita. La Sicilia non può perdere questa opportunità e ogni ritardo non può che agevolare la concorrenza delle altre nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, nonché di altre regioni italiane che pare si accingano a formulare ipotesi alternative, benché la loro posizione geografica sia meno interessante. La realizzazione di un porto commerciale a Palermo, con gli oltre 400 mila posti di lavoro che creerebbe con l'indotto, è una imperdibile occasione di sviluppo non solo per la Sicilia ma per tutto il Mezzogiorno.

**Gioia Tauro, porto hub centrale nel PNRR**

Il PNRR conferma anche la centralità del porto hub-transshipment di Gioia Tauro al fine di intercettare i flussi di traffici containers di transito nel Mediterraneo provenienti dal canale di Suez dai paesi del Far East e dalla Cina (progetto Silk Belt). A partire dalla storica apertura al traffico avvenuta nel 1996, il porto ha soddisfatto le esigenze di forti flussi di containers superando spesso i 3 milioni annui in transshipment tra i porti italiani e del Mediterraneo, anche a fronte di una forte concorrenza dei nuovi porti, tra i quali Port Said in Egitto, Tangeri Med in Marocco, Pireo in Grecia, Valencia e Algeiras in Spagna.

Lo scenario del trasporto marittimo di containers è oggi sempre più dominato dal fenomeno del gigantismo delle navi portacontainers da 20 mila TEUs, con dimensioni che arrivano a 420 metri di lunghezza e 60 di larghezza, (come quella che di recente ha bloccato Suez per una settimana) che



**Segue alla successiva**

### Continua dalla precedente

rendono la rotta mediterranea ancora economicamente conveniente nei collegamenti marittimi con il Nord America (i cui flussi non possono più attraversare le chiuse del canale di Panama) e con il Nord Europa: i recenti lavori di raddoppio del canale di Suez ne hanno aumentato la capacità di transito e ridotto i tempi di attraversamento.

### Adeguare i porti italiani alle grandi navi portacontainers

In questa situazione, il problema principale è quello di attrezzare i porti del Sud Europa, e in particolare quelli italiani di Gioia Tauro, Augusta, Taranto e Cagliari, **adeguando le caratteristiche strutturali e le loro attrezzature per l'ormeggio di queste grandi navi**, per renderli competitivi rispetto ai porti del Nord Europa (Northern Range).

Attualmente, circa **il 20% del traffico commerciale mondiale passa per il Mediterraneo** e le stime al 2020 prevedono una movimentazione di container nel Sud Europa di oltre 70 milioni all'anno, contro i 116 milioni all'anno del Nord Europa, dove **Rotterdam**, oggi primo porto commerciale in Europa, da solo, ne movimentata oltre 14 milioni all'anno. Ma Rotterdam, dal momento che la migliore rotta Asia-Europa passa da Suez, è fuori dal percorso più economico. Per questa ragione occorre individuare un hub al centro del Mediterraneo e nel Mezzogiorno.

### Come vincere la concorrenza: il caso di Gioia Tauro

Intervenire su Gioia Tauro significa potenziare sia la piattaforma logistica ferroviaria (3.500 mt di banchine attrezzate con 24 gru post panamax, 200 ettari di piazzali di stock containers a servizio dell'impianto di combinato intermodale con fascio binari di 10 elementi con caratteristiche standard 750 mt di lunghezza binari), sia ampliare il canale di transito del porto e il bacino di evoluzione. A ciò si aggiunge la necessità di adeguare al traffico containers la linea ferroviaria.

### Attualmente, circa il 20% del traffico commerciale mondiale passa per il Mediterraneo

È opportuno programmare investimenti di potenziamento delle capacità operative (dragaggi e attrezzaggio delle banchine) con il fondo speciale del MIMS extra PNRR agendo in particolare su due fronti precisi. Il primo fronte riguarda le **connessioni ferroviarie del porto di Gioia Tauro con il corridoio ferroviario Scan-Med**, oggi limitate al link ad un binario con la stazione ferroviaria di Rosarno, con circoscritte capacità operative peraltro condizionate da singoli punti della linea a un solo binario, con tunnel di sezione ridotta per il transito degli High Cube.

Il secondo scenario riguarda il **cluster dei porti-container al Sud: Gioia Tauro, Augusta, Taranto, Cagliari**, offrendo ai vettori una risposta alle loro esigenze in ordine alle strutture operative per le nuove portacontainers dell'ordine di capacità di 20 mila containers, rispondenti ai **parametri green imposti dalla Ue** e in grado di assicurare una quota incrementale del 50% con un traffico di almeno 6 milioni di TEU (10 milioni attuali movimentati in tutti i porti italiani).

da **l'eurispes**

# Come funzionano le vacanze alla Commissione europea

## Di Vincenzo Genovese

**L**a presidente von der Leyen viene "sostituita" da uno dei commissari durante le ferie, in modo che Palazzo Berlaymont resti operativo per ogni evenienza. Un documento interno scoperto da Politico.eu svela i turni, da qui al 2024

Anche i commissari europei vanno in vacanza e anche alla Commissione

esistono le supplenze estive. Un documento interno all'esecutivo comunitario illustra i periodi di assenza e di copertura di ognuno di loro: quando la presidente Ursula von der Leyen è lontana da Bruxelles, infatti, tocca a uno dei membri del suo collegio farne le veci.

Il commissario designato ha il compito di firmare i documenti ufficiali e gestire l'amministrazione corrente, mantenendo in funzione la macchina burocratica. Ma soprattutto, la sua

presenza dovrebbe garantire la percezione che la Commissione possa reagire immediatamente in caso di necessità, un segnale anche simbolico agli Stati membri e ai cittadini dell'Unione europea. Questo è il motivo che ha spinto il precedente presidente della Commissione, Jean-Claude Juncker, ad ideare il sistema della rotazione, per assicurare la permanenza di almeno

Segue alla successiva

**Continua dalla precedente**

un commissario nei 365 giorni dell'anno.

Il «piano ferie», ottenuto dal [quotidiano Politico](#), dettaglia i turni di copertura dei periodi estivi e delle festività in generale, fino al termine della Commissione in carica. Ad avere in mano le redini di Palazzo Berlaymont è dal 29 luglio l'austriaco Johannes Hahn, commissario al Bilancio e all'amministrazione. Dopo di lui toccherà alla maltese Helena Dalli (Uguaglianza), al polacco Janusz Wojciechowski (Agricoltura) e alla svedese Ylva Johansson (Affari Interni). Le sostituzioni terminano il 29 agosto, quando von der Leyen rientrerà pienamente operativa e comincerà la nuova stagione della Commissione.

**Una «città fantasma»**

Di certo, chi si troverà a fare da presidente vicario nei mesi estivi avrà un carico di lavoro moderato da gestire, visto che giorni centrali dell'estate a Palazzo Berlaymont sono molto diversi da quelli del resto dell'anno. Da metà luglio l'attività della Commissione è calata significativamente d'intensità. L'ultimo grande appuntamento è stato il lancio di «Fit for 55», il pacchetto di misure previsto per ridurre del 55% le emissioni di gas serra entro il 2030: da allora molti membri dello *staff* sono in ferie e anche gli appuntamenti con la stampa si sono diradati nell'ultima settimana del mese, passando da una cadenza quotidiana a bi-settimanale.

Come spiega a Linkiesta un funzionario, la sede della Commissione è al momento una sorta di «città fantasma». Gli uffici rimangono in gran parte chiusi e in giro per i corridoi si

vede quasi solo il personale della sicurezza. L'atmosfera generale è più rilassata, conferma la fonte interna alla Commissione, a partire dal *dresscode*: meno abiti formali e più tenute comode, sia per gli uomini che per le donne.

Sullo scarso affollamento dei palazzi di Bruxelles ha influito quest'anno anche la pandemia da Covid19: la Commissione, come anche il Parlamento europeo, ha prima imposto e poi concesso per lunghi periodi la possibilità di lavorare da remoto ai suoi dipendenti, limitando le riunioni fisiche allo stretto essenziale. In questo periodo, però, si vedono molte meno facce anche ai *meeting* sulle piattaforme *online*.

**Divisione ineguale**

La possibilità di lavorare a distanza influirà probabilmente anche sugli altri «ponti» dell'anno, di cui molti funzionari approfitteranno per trascorrere qualche giorno nei rispettivi Paesi di origine, visto che la gran parte dei circa 32mila impiegati della Commissione non proviene dal Belgio.

Un'opportunità di staccare la spina anche per i loro capi, tranne che per il commissario incaricato di volta in volta alla copertura. I 326 giorni festivi segnati nel calendario da qui fino alla fine del mandato della Commissione non sono divisi in parti uguali. Escludendo la presidente von der Leyen e l'Alto rappresentante dell'Ue per gli Affari Esteri Josep Borrell, che non rientrano nella turnazione, toccherebbero a ogni membro del collegio 13 giorni di permanenza.

Invece, il vice-presidente esecutivo Frans Timmermans sostituirà von der Leyen 21 volte, mentre la Commissaria alla Salute, la cipriota Stella Kyriakides, soltanto cinque. Gli altri membri che trascorreranno più tempo a Palazzo Berlaymont sono Johannes Hahn (18 giorni), l'altra vicepresidente Margrethe Vestager (15), Helena Dalli e Ylva Johansson (14). C'è anche uno *slot* ancora «scoperto», che va dal 19 al 27 agosto 2023 e per il quale manca al momento il nome del designato.

Come in ogni *team* di lavoro, a qualcuno toccano turni particolarmente ingrati. Il commissario all'Allargamento e alle Politiche di vicinato, l'ungherese Olivér Várhelyi, dovrà coprire i giorni di Natale sia nel 2021 che nel 2023, due su cinque dei periodi natalizi del mandato: un'assegnazione così sgradita che Várhelyi è l'unico ad aver chiesto un cambio ai colleghi, come si legge in una nota del documento.

Il greco Margaritis Schinas, commissario alla Promozione dello stile di vita europeo, sarà invece l'ultimo rappresentante della Commissione von der Leyen a tenere le chiavi del palazzo: a lui spetta il ponte di Ognisanti del 2024: i primi tre giorni di novembre saranno l'ultimo periodo festivo prima che si installi la nuova Commissione, figlia delle prossime elezioni europee. Da quel momento, i 27 componenti della squadra potranno andare in vacanza tutti insieme.

da linkiesta

**La federazione aiccre puglia augura  
BUONE VACANZE**

# Come i Borbone convinsero i “no-vax” a fare il vaccino contro il vaiolo

La prima vaccinazione di massa in Europa? Risale alla **Palermo dei Borbone**, nel lontano **1800**! Ecco come Ferdinando IV convinse i “no-vax” di allora a far inoculare il vaccino per salvare dal vaiolo i propri figli.



## I primi “no vax” e il vaccino sperimentale

Forse non tutti sanno che la prima vaccinazione di massa in Europa ha avuto come protagonista l'attuale Sud d'Italia, prima con Napoli e poi con Palermo.

A quell'epoca il nemico da sconfiggere era il temutissimo **vaiolo** che nel 30% dei casi risultava fatale. Nel 1777 a **Napoli** era scoppiata una terribile epidemia e Ferdinando IV incaricò il medico di corte di inoculare il vaccino ancora sperimentale ai suoi figli e poi a lui stesso. Successivamente come risulta dall'**Archivio di Stato di Salerno**:

*“Per prevenire il diffondersi del vaiolo nel 1800 viene introdotta per la prima volta a Napoli la vaccinazione e nel 1802 il re Ferdinando IV la rende obbligatoria in tutto il regno. Il decreto del 7 maggio 1807 istituisce un Comitato centrale di vaccinazione con sede a Napoli, composto da dieci soci ordinari, due aggiunti, dodici vaccinatori e da un segretario perpetuo”.*

Nel 1798 infatti Ferdinando IV aveva lasciato Napoli per sfuggire all'invasione francese e si trovava a Palermo durante la terribile epidemia che aveva colpito la città.

## I Borbone e il vaccino anti vaiolo

A **Palermo** risulta dunque istituita la **prima vera e propria vaccinazione di massa in Europa** a partire dai bambini, i più colpiti. Tuttavia, non pochi sono gli atteggiamenti di **ostilità** verso tale pratica, soprattutto nelle fasce dove regna maggiormente la povertà.

Ferdinando decide dunque di coinvolgere i parroci e le levatrici locali per convincere le masse sull'utilità della vaccinazione nel salvare la vita dei propri figli. Non solo. Per convincerli, Ferdinando si inventa **una sorta di lotteria con un generoso premio in denaro**.

La fine della storia la conoscete. L'Organizzazione mondiale della sanità ha dichiarato **ufficialmente eradicata questa malattia nel 1980**.

[Da notizie.it](http://Da notizie.it)

## LA DIRIGENZA AICCRE PUGLIA

**Presidente AICCRE Puglia:** prof. Giuseppe Valerio, già sindaco,

**Vice Presidenti:** sindaco di Bari, avv. Ruggiero Marzocca consigliere Comune di Barletta, prof. Giuseppe Moggia già sindaco

**Segretario generale:** sig. Giuseppe Abbati già consigliere regionale

**Tesoriere:** rag. Aniello Valente consigliere comunale Comune di San Ferdinando di Puglia

**Membri della Direzione regionale AICCRE:**

sindaco di Brindisi, sindaca di Altamura, sindaca di Turi, sindaca di Putignano, sindaco di Giovinazzo, sindaco di Modugno, sindaco di Sava, sindaco di Bovino, d.ssa Aurora Bagnalasta assessore Comune di Crispiano, sindaco di Nociglia, prof Pietro Pepe già presidente consiglio regionale Puglia, dott. Mario De Donatis, già assessore Galatina e presidente Ipres.

**Collegio dei revisori ufficiali dei conti:**

dott. Alfredo Caporizzi (Presidente), dott. Vito Nicola de Grisantis, rag. Franco Ronca

# È troppo presto per decretare la fine dello Stato-nazione

**L**e sfide globali di quest'epoca, dal cambiamento climatico alla pandemia, sollevano interrogativi sul futuro dei principali soggetti sullo scacchiere internazionale. Tuttavia, come spiega il politologo Francis Fukuyama spiega al think tank Berggruen Institute, cercare risposte solo nelle istituzioni sovranazionali potrebbe essere troppo complicato. Le sfide globali come il cambiamento climatico, la pandemia, ma anche le migrazioni o la ricerca di materie prime sono sempre più difficili da affrontare con gli strumenti tipici degli Stati-nazione: sfuggono alle dinamiche e alle risposte della politica interna di ciascun Paese.

Ma la soluzione a quei problemi non necessariamente può essere ricercata in organismi sovranazionali. Il politologo Francis Fukuyama, autore del celebre saggio "La fine della storia" (1989), di recente ha detto che «ci sono due ragioni per cui lo Stato-nazione rimane importante: la prima riguarda l'uso della forza, di cui lo Stato è l'unico detentore; la seconda è il peso storico-culturale della nazione, che crea idee, valori e narrazioni di cui ancora abbiamo bisogno».

Fukuyama è stato intervistato sulla rivista Noema, pubblicazione del think tank Berggruen Institute, in una conversazione con Nils Gilman – vicedirettore del magazine – e Jonathan S. Blake, membro del Berggruen Institute.

Durante la lunga conversazione il tema dell'attualità dello Stato-nazione è stato affrontato da più angolazioni, provando a rispondere alla domanda centrale che pone Gilman in apertura: «I governi di tutto il mondo, in particolare le democrazie, stanno affrontando una doppia crisi di efficacia e legittimità: sembrano sempre più incapaci di risolvere i principali

problemi planetari come il cambiamento climatico e la pandemia di Covid-19. E da tali fallimenti, segue una crisi di legittimità. Abbiamo raggiunto il punto in cui gli Stati devono delegare una certa quantità di autorità a una sorta di istituzione politica sovranazionale?».

Per Fukuyama non è ancora il momento di riporre in soffitta il protagonista dello scacchiere internazionale, quello emerso con prepotenza dopo il 1648 – cioè dalla Pace di Vestfalia successiva alla Guerra dei trent'anni.

Più che accantonare lo Stato-nazione forse sarebbe il caso di accelerare e incrementare la cooperazione internazionale, spiega il professore della Stanford University: «Gli organismi sovranazionali con potere e autorità reali creano a loro volta problemi che nessuno ha ancora risolto del tutto». Uno di questi, appunto, riguarda il potere di far rispettare le leggi, mantenere l'ordine interno, difendere la nazione dai nemici esterni, che sono attribuzione esclusiva dello Stato.

«Prendiamo ad esempio la crisi dell'euro e dei rifugiati nell'Unione europea. In teoria, quella di Bruxelles è una comunità che può dettare regole comuni. Ma basta che uno degli Stati membri veda messo in discussione i propri interessi e subito dice "chisseneffrega". E non c'è niente che l'Unione possa fare al riguardo. E se l'Europa non può farlo oggi, non vedo come si possa delegare in futuro il governo dell'uso della forza a un organismo sovranazionale», dice Fukuyama.

L'altra ragione che spiega quella che per Fukuyama sembra una superiorità ontologica dello Stato sulle istituzioni sovranazionali riguarda la capacità dello Stato di imporsi come soggetto con una forte dimensione culturale: un

insieme condiviso di valori, tradizioni o narrazioni storiche che non sembrano affatto in diminuzione, considerando le ondate nazionaliste in diversi Paesi del mondo.

«In breve – dice Fukuyama – l'esigenza di avere un'istituzione evoluta in grado di controllare la violenza e l'esigenza culturale della comunità di credere in quelle istituzioni risiedono ancora nei confini dello Stato-nazione. Quindi, se hai intenzione di affrontare questioni planetarie, devi prima convincere quelle unità a cooperare, piuttosto che delegare un serio potere coercitivo a qualche organismo di livello superiore».

Semmai si potrebbe immaginare un futuro in cui cambia l'organizzazione, le prerogative e il funzionamento degli Stati-nazione, almeno in alcuni settori. Quanto basta per affrontare il tipo di sfide che la vita collettiva dovrà affrontare in futuro: sfide che non potranno essere circoscritte alla dimensione nazionale.

Anche per Fukuyama, infatti, molte di queste sfide globali non possono essere risolte dai singoli Stati. Ma poi si rivolge ai suoi interlocutori con una domanda: «Quanti di questi potrebbero essere risolti da una migliore cooperazione tra gli stati esistenti?».

A questo punto Jonathan Blake propone un esempio specifico: «Prendiamo le due sfide planetarie più attuali: il cambiamento climatico e le pandemie. In entrambi i casi c'è una tensione fondamentale in cui l'unità decisiva, lo Stato, sembra essere una barriera piuttosto che parte della soluzione».

La risposta di Fukuyama sta nella necessità di scegliere il minore dei mali, in un certo senso: se per i singoli

**Segue alla successiva**

[Continua dalla precedente](#)

Stati queste sfide sono un enigma di difficile soluzione, è anche vero che gli stessi Stati sono – con buona probabilità – il soggetto migliore per iniziare a immaginare e progettare una soluzione.

Anche perché, spiega, difficilmente chi oggi detiene quel tipo di potere sarà disposto a cederlo. Al massimo potrebbe accettare di delegare in situazioni eccezionali: per le istituzioni democratiche è più semplice, psicologicamente, cedere il controllo a qualcun altro piuttosto che essere ritenuti responsabili di qualcosa che non possono controllare – come le pandemie o il cambiamento climatico, appunto.

Ma, nel caso, dovrebbe cambiare prima di tutto la percezione riguardo l'urgenza di affrontare queste sfide. Nel libro "The Ministry for the Future", Kim Stanley Robinson propone proprio uno scenario del tutto eccezionale: una crisi climatica gravissima porta l'India a cedere la sua autorità di Stato-nazione per svincolarsi dalle responsabilità di dover risolvere quel problema. E in un certo senso è così che sono state create nuove

istituzioni in passato: una minaccia travolgente e immediata che convince le persone al potere ad abbandonare l'autorità.

«Il problema con il cambiamento climatico, tuttavia, è che politicamente è un esempio sbagliato. Le minacce a lunga scadenza creano pochi incentivi a far muovere la politica verso la prevenzione», spiega Fukuyama.

Quel che resta da fare è immaginare scenari in cui un politico vorrebbe delegare il potere a qualcun altro. Quanto dovrebbero peggiorare le cose prima che un politico sia disposto a rinunciare al controllo della propria autorità in materia economica, ad esempio, o a qualsiasi altra cosa di cui i leader politici pensano di avere la responsabilità?

«Parte del motivo per cui lo Stato-nazione rimane così durevole – dice Fukuyama – è che abbiamo avuto oltre 300 anni per pensare a come costruire istituzioni di un certo livello. Abbiamo avuto molta esperienza pensando a pesi e contrappesi, a sistemi parlamentari e presidenziali e così via. Non abbiamo avuto nulla di simile a quel tipo di sperimentazione o conoscenza accumulata con istituzioni

sovranazionali. Il timore immediato che sorge quando si parla di creare un'istituzione sovranazionale seria e potente è la questione dei pesi e delle contrappesi: come possiamo assicurarci che qualunque nuovo potere gli venga loro attribuito sarà poi usato esclusivamente per risolvere problemi planetari e non usato impropriamente per fare altre cose? C'è una lunga storia in cui le istituzioni politiche sono solo macchine per l'accumulazione di potere e non si concentrano sull'uso del potere per fini positivi».

Infine c'è un altro punto sul quale è opportuno riflettere, spiega il professore della Stanford: qual è la procedura per progettare un'istituzione planetaria funzionante? «Spesso – dice Fukuyama – le procedure utilizzate per creare una Costituzione finiscono a loro volta per diventare parte della Costituzione. Solo che se lasci che una legislatura in carica disegni una Costituzione, tutto ciò che faranno è proteggere i loro poteri esistenti».

**da linkiesta**



**Robert  
Schuman**

# Italia e Germania stanno litigando per un'importante nomina europea

**D**a mesi i due paesi si contendono la presidenza dell'ESMA, l'autorità di controllo dei mercati finanziari, avanzando ragioni diverse. Da diversi mesi le istituzioni europee non riescono a nominare il nuovo capo dell'ESMA, l'autorità europea di controllo dei mercati finanziari. Dopo che l'olandese Steven Maijor ha concluso il suo mandato il 31 marzo, la nomina è rimasta bloccata per via di questioni di genere, nazionalità e ricambio dei vertici che coinvolge soprattutto Italia e Germania. Non è inconsueto che i processi decisionali europei entrino in stallo per ragioni simili: ma raramente si è vista una situazione così ingarbugliata per una nomina così importante, escluse quelle principali.

L'ESMA è attiva dal 2011, ha sede a Parigi ed è considerata una delle più potenti autorità indipendenti europee. Come la maggior parte delle istituzioni, la sua nomina dev'essere approvata sia dal Parlamento Europeo sia dal Consiglio dell'Unione Europea, cioè l'organo dove siedono i rappresentanti dei governi dei 27 stati membri. Qui iniziano i problemi.

Nei giorni immediatamente successivi alla conclusione del mandato di Maijor, il board dell'ESMA **aveva indicato** una lista di tre persone che riteneva adatte come suoi successori: la portoghese Maria-Luis Albuquerque, ex ministra dell'Economia, il commissario della Consob italiana Carmine Di Noia e la tedesca Verena Ross, attuale direttrice esecutiva dell'ESMA nonché ex collaboratrice di Maijor. *Politico* scrive che secondo alcuni documenti interni, al primo posto della lista il board aveva indicato Di Noia, al secondo Ross e al terzo Albuquerque. In un primo momento il Consiglio sembrava intenzionato ad avallare la nomina di Di Noia, ma il Parlamento ha subito fatto capire che avrebbe preso in considerazione soltanto la nomina di una donna.

Il Parlamento Europeo è da anni l'istituzione più sensibile alla parità di genere, a cui sono dedicati anche i lavori di una specifica commissione, la FEMM (Commissione per i diritti della donna e l'uguaglianza di genere). In una lettera alla presidenza di turno del Consiglio **ottenuta da Bloomberg**, la presidente della commissione FEMM Evelyn Regner ha ricordato che al momento sono guidate da donne soltanto 10 istituzioni europee su 37, «e questo è il motivo per cui una candidata donna dovrebbe

ricevere un trattamento preferenziale».

Ad alimentare il conflitto istituzionale ci si sono messi anche i governi nazionali. La Germania sta spingendo

per la nomina di Ross, mentre alcuni giorni fa il ministro dell'Economia italiano Daniele Franco **ne ha fatto** una questione di «competenza»: «Il board dell'ESMA quando ha fatto la sua selezione, sulla base di una valutazione del curriculum delle persone, ha individuato in un italiano la persona più competente, e credo che questo sia il punto», ha detto secondo *Asknews*.

Franco ha anche notato che la nomina di Ross assicurerebbe scarso ricambio, dato che Ross è ai vertici dell'ESMA ormai da dieci anni.

Nel frattempo le istituzioni hanno dovuto riempire altre due importanti cariche economiche: il vecchio ruolo di Ross, cioè la direzione esecutiva dell'ESMA, e la direzione dell'EIOPA, l'Autorità europea delle assicurazioni e delle pensioni aziendali e professionali. Per entrambe le posizioni sono state nominate due donne – rispettivamente la francese Natasha Cazenave e l'olandese Petra Hielkema – ma nessuna delle due proviene da un paese del Sud Europa, cosa che potrebbe avere rafforzato la posizione dell'Italia.

Non è chiaro come verrà risolto il problema: teoricamente dovrebbe pensarci la Slovenia, che al momento **detiene la presidenza di turno del Consiglio**. «Abbiamo bisogno di una presidenza che si prenda il rischio di andare avanti senza avere paura di [scontentare] un altro stato membro, qualunque sia», ha detto un diplomatico europeo a *Politico*.



**Verena Ross**

**da konrad il post**

# Il “whatever it takes” che serve per la ripresa italiana ed europea

Di Marco Mayer

**D**alla ripresa italiana dipende il futuro dell'Europa. Per vincere la sfida questa volta, “whatever it takes” non deve dirlo solo Draghi, ma tutti i leader politici italiani

Il celebre economista francese **Jean Pisani-Ferry**, attualmente titolare della cattedra Padoa Schioppa all'Università europea di Fiesole, ha colto meglio di chiunque altro la portata storica della sfida che l'Italia deve affrontare nei prossimi cinque anni.

Per Pisani-Ferry la vera posta in gioco è il futuro dell'Europa e due sono gli scenari possibili.

Se gli oltre 200 miliardi di euro di risorse europee assegnati all'Italia (dopo due decenni di stagnazione) serviranno ad assicurare al nostro Paese una crescita robusta, la politica economica europea è destinata a cambiare radicalmente. L'Unione europea potrà contare sulla solidarietà fiscale tra gli Stati membri e avviare finalmente politiche comuni di crescita economica e sociale per affrontare le grandi sfide del terzo millennio.

In caso di insuccesso italiano, invece, per l'Unione europea sarà inevitabile un brusco passo indietro. I fautori della restaurazione avranno la meglio e le miopi politiche di austerità torneranno a dominare l'eurozona con gravi conseguenze per tutti, soprattutto per gli Stati membri più deboli e più indebitati.

A mio avviso l'aumento delle diseguaglianze tra le nazioni impedirebbe anche all'Europa di esercitare, accanto agli Stati Uniti, una vera influenza politica globale. A trarne vantaggio sarebbero Cina e Russia, sempre molto abili nell'insinuarsi nelle divisioni europee.

La sfida che impegna l'Italia va ben oltre la persona di **Mario Draghi**, anche se la sua autorevolezza e credibilità internazionale è un fattore prezioso, riconosciuto da quasi tutti, compresa **Giorgia Meloni**, leader dell'opposizione.

Francamente Draghi può piacere o non piacere, ma almeno per il momento i suoi critici non hanno grandi argomenti. È sbagliato accanirsi con **Marco Travaglio** o con **Massimo Cacciari** perché la libertà di opinione deve essere difesa a ogni costo, ma le loro accuse al presidente del Consiglio appaiono inconsistenti.

Nel suo articolo Pisani-Ferry mette, invece, bene in rilievo il vero tallone di Achille di Draghi: la sua oggettiva debolezza politica. L'ex presidente della Banca centrale europea guida, infatti, una coalizione di partiti che non è in grado di controllare, che si potrebbe sfarinare

in ogni momento, soprattutto d'ora in poi con l'inizio del semestre bianco.

Il fatto che dall'Italia

dipenda una parte così significativa del futuro politico dell'Unione europea fa tremare i polsi. Questa sfida, del tutto inedita, dovrebbe suscitare nella classe politica e in tutti gli italiani un grande impegno collettivo in nome dell'orgoglio nazionale.

Questa consapevolezza ancora non c'è, ed è comprensibile. Il dibattito pubblico è giustamente concentrato sull'emergenza. Senza vincere la battaglia contro il Covid-19 e le sue varianti (con le vaccinazioni e il green pass) non si va da nessuna parte.

Oggi, per fortuna, si intravede un po' di luce in fondo al tunnel. È il momento giusto per aprire un dibattito pubblico su come progettare il nostro futuro post pandemia; all'insegna del bene comune, come sottolineato nei giorni scorsi dal presidente della Repubblica **Sergio Mattarella**.

Pisani-Ferry ha spiegato benissimo come e perché il Pnrr condiziona il futuro della politica europea. La responsabilità che pesa sulle nostre spalle è grande. Per questo la strategia per la crescita delineata con il Pnrr deve svilupparsi in un clima di massima coesione nazionale.

Non credo che né **Matteo Salvini** né **Giorgia Meloni** – e neppure **Nicola Fratoianni** – vogliano correre il rischio di un ritorno all'Europa dei tagli e dell'austerità.

I media tendono a esasperare le divisioni politiche e a dare visibilità ai partiti quando sventolano le loro bandierine. Ma negli ultimi tempi non sono mancate politiche condivise e comportamenti virtuosi. Per esempio, il disegno legge di conversione del decreto che istituisce l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale ideata dal sottosegretario **Franco Gabrielli** ha avuto un rapido e costruttivo iter alla Camera con un contributo positivo di Fratelli d'Italia.

Finalmente ci sarà una *white list* preventiva (all'americana) delle aziende digitali e delle imprese di telecomunicazioni abilitate a operare per la pubblica amministrazione e per le infrastrutture critiche.



**Segue alla successiva**

**Continua dalla precedente**

Con la *white list* non ci saranno, tra l'altro, più alibi per le forze politiche che non hanno mai voluto affrontare il nodo della massiccia presenza delle aziende cinesi nel 5G e nella banda larga, annoso problema di sicurezza nazionale, sollevato più volte dal Copasir, dall'intelligence e dai nostri principali alleati.

Un discorso analogo vale per le ricorrenti tensioni interne alla maggioranza. Mi riferisco in particolare al Movimento 5 stelle. La loro visione giustizialista è incompatibile con i fondamenti stessi dello stato di diritto. Tuttavia, gli emendamenti che prevedono norme più severe in materia di terrorismo, mafia, violenza sessuale e traffico di droga costituiscono oggettivamente un contributo al miglioramento della riforma della giustizia. Forse non sarebbe stato male aggiungere anche i reati di riciclaggio e corruzione per agevolare l'attuazione delle norme europee che disciplinano l'utilizzo dei finanziamenti Pnrr.

I 240 miliardi del Pnrr fanno gola a tanti e le insidie non mancano. Purtroppo per ora nei corridoi dei palazzi romani l'attenzione non è rivolta a cosa fare per spendere bene i finanziamenti europei – o, per usare le parole di Draghi, a come fare debito buono.

Di Pnrr si parla molto, ma al centro del discorso (e dei sussurri) non c'è il cosa fare di veramente utile al rilancio dell'economia italiana; molteplici lobby trasversali sono al lavoro e i discorsi vertono su chi riceverà o non riceverà i finanziamenti. Come ricorda Pisani-Ferry con la logica della spartizione si va poco lontano.

Perché i prossimi cinque anni possano essere veramente virtuosi tutta la politica italiana deve essere all'altezza della grande sfida rappresentata dall'utilizzo dei miliardi europei del Pnrr.

Per vincere la sfida questa volta, "*what ever it takes*" non deve dirlo solo Draghi, ma tutti i leader politici italiani.

**da formiche.net**

## Un grande passo avanti per una giustizia fiscale globale

**Di JOSEP BORRELL, PAOLO GENTILONI**

**D**a qualche anno il multilateralismo è sulla difensiva. In un assetto globale che è sempre più multipolare anziché multilaterale, la competizione fra Stati sembra avere la meglio rispetto alla collaborazione. L'accordo globale raggiunto di recente per riformare la tassazione delle imprese a livello internazionale è una prova che il multilateralismo non è morto – ma non è neppure tanto in salute.

Durante la pandemia di Covid-19, mentre la globalizzazione continuava a espandersi – sebbene in modo più disomogeneo e nonostante una diffusa percezione tra la gente di un crescente isolamento – l'interdipendenza è diventata ancor più conflittuale. Anche gli strumenti del cosiddetto 'soft power' si sono trasformati in armi: vaccini, dati e standard tecnologici sono diventati tutti strumenti di competizione politica.

Il mondo sta anche diventando meno libero. La democrazia stessa è sotto attacco, nel mezzo di una battaglia campale di narrative su quale sistema politico ed economico sia più efficace per i suoi cittadini.

L'Unione Europea continua a credere e a lavorare per un sistema mondiale multilaterale basato su regole, su mercati aperti, su risultati che portino vantaggi a tutti, su giustizia sociale e solidarietà. Restiamo convinti che le sfide di oggi – che si parli di lotta contro la pandemia o i cambiamenti climatici – possano essere affrontate solo attraverso una collaborazione a livello planetario. L'UE continuerà dunque a guidare il rilancio di un multilateralismo

basato su regole, per mostrare ai cittadini i benefici di quello che può apparire un freddo concetto tecnocratico.



Dopo tutto, l'alternativa a un impegno multilaterale – il 'far da soli' – significa minor accesso ai vaccini, una strategia per il clima insufficiente, l'inasprirsi di crisi, una globalizzazione non adeguatamente regolamentata e una crescente disuguaglianza globale. Nessun paese, nemmeno il più grande, può riuscire da solo. Per tutte queste ragioni, l'Italia ha giustamente posto il multilateralismo in cima all'agenda della sua presidenza del G20.

Ma non è sufficiente che l'UE si limiti a enfatizzare le proprie credenziali multilateraliste. L'Europa deve dimostrare che il multilateralismo può fare del bene a tutti se ogni paese investe su di esso. Ed è proprio ciò che fa il nuovo accordo fiscale globale.

L'accordo, sottoscritto a Venezia all'inizio di luglio dai ministri delle Finanze del G20 e sostenuto da 132 paesi, stabilirà un'aliquota fiscale minima globale di almeno il 15 per cento per le multinazionali e farà in modo che queste società paghino le tasse nei paesi in cui si genera il loro profitto. È un passo storico verso una globalizzazione più giusta e un risultato emblematico di un multilateralismo che funziona.

**Segue alla successiva**

**Continua dalla precedente**

Negli ultimi anni, i singoli governi hanno adottato misure importanti contro l'evasione fiscale dei cittadini. Secondo l'OCSE, lo scambio automatizzato di informazioni fra Stati ha portato ai Paesi del G20 maggiori entrate fiscali per 95 miliardi di euro (112 miliardi di dollari) fra il 2009 e il 2019, mentre i depositi nei paradisi fiscali sono diminuiti del 34 per cento.



Ma bloccare un problema più grande come contrastare le scappatoie fiscali utilizzate dalle multinazionali è cosa più complicata. Nel 2018, l'OSCE ha stimato fra 100 e 240 miliardi di dollari l'anno la perdita di entrate fiscali a livello globale dovuta all'evasione fiscale delle multinazionali, fra

il 4 e il 10 per cento dei proventi da imposte societarie. Non solo. Il sistema internazionale di imposte sul reddito delle società è stato disegnato oltre un secolo fa ed è sempre più fuori sincrono con l'economia globale e digitalizzata di oggi.

L'UE ha combattuto a lungo per mettere insieme una risposta globale a questa sfida. Ma è stato l'impegno costruttivo dell'amministrazione del presidente americano Joe Biden negli ultimi sei mesi a consentire la svolta recente. È stato il segnale impressionante e apprezzato che l'America è tornata a sostenere una visione multilaterale del mondo.

Le 132 giurisdizioni che sostengono ora l'accordo sulla tassazione delle imprese rappresentano il 90 per cento del Prodotto interno lordo mondiale. E sebbene l'accordo di per sé non risolverà del tutto il tema dell'evasione fiscale delle multinazionali, è un passo avanti decisivo. Segna l'inizio della fine della corsa globale all'aliquota

fiscale più bassa, una gara che ha visto alcuni vincitori molto ricchi, ma anche miliardi di perdenti che ora possono ricominciare ad avere fiducia nella forza delle regole.



Questo accordo porterà a entrate fiscali più alte e più stabili in un momento in cui tutti i paesi devono sostenere i costi della battaglia contro la pandemia e mobilitare gli investimenti necessari ad affrontare la crisi climatica. E porterà anche maggiore equità in tempi di disuguaglianze crescenti fra il mondo sviluppato e quello in via di sviluppo.

E soprattutto, l'accordo fiscale dimostra che un'azione multilaterale può

promuovere una forma di globalizzazione più equa. Adesso, servono risposte altrettanto efficaci a livello internazionale in altri ambiti, dall'accesso ai vaccini alla protezione dei dati e agli standard tecnologici.

Le generazioni future non ci perdoneranno se sprecheremo la lezione più importante arrivata dalla pandemia: siamo tutti sulla stessa barca. E per conseguire risultati a beneficio di tutti, sulla base di un'agenda multilaterale, servono strategie sagge e azioni coraggiose.

**Josep Borrell, Alto Rappresentante dell'Unione Europea per la Politica estera e la Sicurezza, è vicepresidente della Commissione Europea per 'un'Europa più forte nel mondo'. Paolo Gentiloni è Commissario europeo all'Economia ed ex Presidente del Consiglio (2016-2018) e ministro degli Esteri (2014-2016) dell'Italia.**

*da project syndicate*

## TORINO SCHIFATA: "NOI DIVENTATI COME UNA CITTA' DEL SUD" E BUSSA PER AVERE UN TRATTAMENTO PARTICOLARE (A DANNO DELLE CITTA' DEL SUD)

di Lino Patruno

# OPINIONI

Che schifo, dice la sindaca Appendino, Torino è diventata come una città del Sud. Cioè, invece di spiegare come sia riuscita a far aumentare disoccupazione e diminuire i redditi, fa un paragone ovviamente offensivo. Senza aggiungere che la sua Torino è beneficiata dalla spesa dello Stato molto più di quanto non siano le città del Sud. Le quali, contrariamente a Torino, hanno dovuto aumentare le tasse locali per sopperire ai minori (finanziamenti) dello Stato, frutto del federalismo fiscale voluto appunto dal Nord. Ma nulla è innocente: ovviamente col suo schifato confronto con le città del Sud, punta ad altro. Punta a un trattamento particolare da parte del governo, come già chiesto a Draghi. Torino vuole un riconoscimento della sua, cioè del suo caso particolare. Vuole soldi regalati in più, essendo appunto la situazione delle città del Sud tanto normale da lasciarla andare così come sempre. E non aggiunge che al Nord aumentano i percettori di quel reddito di cittadinanza finora considerato un regalo al Sud. Quanto al Sud, è Sud e Sud deve restare. Senza aggiungere che lo è grazie alle ingiustizie dello Stato (Raffaele Vescera)

**Noi**

GEDI SMILE

EVENTI

NEWSLETTER

LEGGI

## CORONAVIRUS



## Il Green pass? Lo ha inventato la Serenissima Repubblica di Venezia

ALBINO SALMASO

# Quando migliaia di albanesi sbarcarono in Puglia

*L'arrivo trent'anni fa dei ventisettemila disperati in fuga dall'ex regime di Enver Hoxha segnò l'inizio del*

**Di Guido Ruotolo**

**E**rano stipati all'inverosimile come sardine. Murti. Facce scavate dalla fame e dal dolore. Gli occhi spenti. Quando le prime luci dell'alba cominciarono a illuminare il porto di Brindisi, il 7 marzo del 1991, un po' di Albania si presentò in Italia. A bordo di mercantili arrugginiti, di barconi, di qualsiasi cosa che galleggiasse, ventisettemila albanesi pensarono che il loro sogno si fosse avverato. Che "Lamerica" avrebbe garantito loro una possibilità di futuro.

In un solo giorno, la Puglia e l'Italia scoprirono la questione dell'immigrazione che avrebbe segnato gli anni a seguire fino ai giorni nostri. L'Albania stava uscendo da uno dei regimi comunisti più terribili, quello di Enver Hoxha. Dopo i primi mesi di sbarchi albanesi sulle coste pugliesi, l'Italia, nel settembre di quell'anno, organizzò una missione umanitaria, l'operazione "Pellicano", allestendo un campo base sulla spiaggia di Durazzo.

Faceva impressione quell'Albania povera fino all'osso. Fabbriche, pompe per tirare in superficie il petrolio, miniere e campagne abbandonate. Gli edifici senza vetri alle finestre. C'era bisogno di tutto. Anche dei sussidiari e delle matite per gli asili e le scuole elementari. Gli enormi elicotteri a due pale, i CH47, facevano la spola con le regioni povere dell'Albania portando quintali di farina e zucchero.

Ma la luna di miele tra una Italia solidale e accogliente e il popolo senza più una identità finì prima ancora della missione "Pellicano". Il divorzio si celebrò a Bari l'8 agosto del 1991. Quella mattina, a bordo di un immenso mercantile, il Vlora (in italiano, Valona), si presentarono nel porto di Bari più di ventimila albanesi. Un miracolo che la nave fosse riuscita ad attraversare l'Adriatico. Un miracolo che quel popolo dolente fosse riuscito a sopravvivere. Appena attraccata a Bari, molti del Vlora si lasciarono cadere in acqua.

Speravano anche loro di essere arrivati nella terra promessa, "Lamerica", e invece sperimentarono la durezza di un governo e di un'alleanza – il pentapartito che fu – che stava per entrare in agonia, con Mani pulite alle porte. Furono ammassati nel porto, caricati, trasferiti nello stadio della città e man mano riportati in Albania.

Un grande sindaco di Bari, il professore Enrico Dalfino, in una intervista al "manifesto"

esprese l'indignazione di una città e di una regione per

la reazione del governo: "Quelle migliaia erano solo un popolo affamato con negli occhi il terrore di dovere tornare in patria. E nelle condizioni in cui sono stati costretti, è stato facile farsi prendere la mano dalla disperazione".

Furono giorni di tragedia. Con scene di caccia che ricordavano le retate "cilene". Nel porto, tra i vicoli della città, le manganellate, i lacrimogeni, la caccia "ai criminali".

Sarebbe sciocco non ricordare che la questione albanese è stata anche una questione "criminale" nel senso che per anni abbiamo avuto in azione bande di rapinatori, organizzazione del racket della prostituzione, trafficanti di droga. E le statistiche della popolazione carceraria per molti anni hanno visto tra gli stranieri primeggiare proprio gli albanesi. Ma sono ormai quasi cinquecentomila gli albanesi regolarmente residenti in Italia.

Quello che accadde a Bari l'8 agosto di trent'anni fa, l'espulsione di massa di ventimila stranieri irregolari, è stata una pagina nera dell'Italia solidale e accogliente. Non si sono mai più registrati episodi simili per dimensioni e violenza.

In realtà, qualcosa di tremendo accadde ancora il venerdì santo del 1997, quando una motovedetta albanese tentò di forzare il blocco navale deciso dal governo di centrosinistra e una corvetta militare non riuscì a evitare l'impatto con la motovedetta, la Kater I Rades, che affondò. Oltre ottanta morti, il bilancio.

Bari celebrerà l'8 agosto il ricordo dello sbarco del Vlora di trent'anni fa. È una occasione per ricordare quella stagione irripetibile, l'accoglienza di decine di migliaia di albanesi e la cacciata di ventimila irregolari. Da allora, dal 1991, l'Italia ha dovuto fare i conti con l'immigrazione irregolare. Paese di migranti, l'Italia è diventata paese di transito di decine di migliaia di migranti diretti in



**Segue alla successiva**

# Vlora, : «Grazie ai baresi per l'accoglienza»

*L'8 agosto 1991 approdava a Bari la motonave con 18mila profughi albanesi*

## VALBONA SAKO - SINDACO DI DURAZZO

Gentile signor sindaco Antonio Decaro, vorrei ringraziarla per le iniziative organizzate nella memoria del drammatico sbarco di migliaia di albanesi nel porto di Bari. E vorrei ringraziare Bari e Puglia per la straordinaria accoglienza, per l'aiuto e la fratellanza di quell'agosto 1991 ad oggi non è mai venuta meno. Due popoli separati ma uniti dal mare Adriatico: questo siamo noi albanesi e voi italiani.

Grazie anche per questa iniziativa, una mostra che racconta l'esodo, l'arte che racconta il dolore e la speranza anche attraverso le storiche fotografie di Luca Turi, testimone di quei giorni e nostro cittadino onorario di Durazzo. Un appuntamento, quello di oggi, che si arricchisce della trasmissione in alfabeto morse di una frase dedicata ai profughi di tutto il mondo, un argomento che per noi albanesi non ha mai smesso di suscitare grande emozione.

Con queste parole, caro sindaco, le rinnovo l'invito a visitare Durazzo e tramite lei estendo questo invito a tutti i baresi e ai pugliesi, a venire nella mia città per continuare ad abbracciarci e a conoscerci, a scambiarci i buoni sentimenti dei popoli del Mediterraneo.

**EMILIANO: SE LA VLORA ARRIVASSE OGGI, 20MILA PERSONE IN MARE** - «Se la nave Vlora fosse arrivata oggi invece che nel 1991, cosa sarebbe successo? Per motivi di sicurezza nazionale lo Stato italiano avrebbe lasciato 20mila migranti in mare». Così il presidente del-



la Regione Puglia, Michele Emiliano, nell'anniversario dello sbarco a Bari della nave Vlora che aveva a bordo migliaia di cittadini albanesi.

«I baresi - dice Emiliano - non avrebbero potuto alleviare nemmeno con un piccolo gesto la sofferenza di quei bambini, di quelle donne e di quegli uomini assiepati sulla nave. Li avremmo lasciati lì, alla deriva, al loro destino.

Avremmo tolto loro quell'unica speranza nella illusione di tutelare i nostri confini e i nostri interessi, senza sapere che così facendo avremmo tolto a noi stessi un'occasione di crescita». Il governatore pugliese ricorda con «emozione e orgoglio» la "catena di solidarietà messa in moto il giorno dello sbarco» che ha poi «segnato gli avvenimenti successivi: quando abbiamo debellato il mercimonio delle traversate, ripristinato la legalità dei flussi e gli albanesi hanno potuto andare e tornare, qualcuno è rimasto, qualcuno è ripartito. E adesso - sottolinea Emiliano - a Tirana l'economia cresce insieme alla democrazia. E l'Albania è diventato un partner importante per la Puglia, che contribuisce anche alla nostra ricchezza, un partner legato al nostro popolo da fraterna amicizia e riconoscenza. Di cosa potremmo essere fieri, oggi, come italiani, se arrivasse quella nave?».

«Esiste una energia umana straordinaria, che la gente del Sud conosce bene, che spesso risiede nei luoghi del dolore, della rabbia, del disprezzo, e quella è un'energia che può cambiare il mondo. È per questo - conclude il governatore della Puglia - che ci sentiamo così vicini a chi vive situazioni certamente peggiori delle nostre e siamo pronti nonostante tutto, come popolo, ad aprire i nostri porti e le nostre porte oggi come allora. È la Storia che ce lo insegna».

## CONTINUA DALLA PRECEDENTE

Europa. La rotta pugliese si prosciugò all'inizio del nuovo millennio, quando dalla Libia iniziò l'esodo di cittadini del Corno d'Africa, della fascia subsahariana, dell'Africa centrale. Ancora oggi, la questione dei migranti continua a rappresentare un punto di sofferenza per le istituzioni europee.

Forse dovremmo guardare alla lezione albanese per cercare di trovare una soluzione ai problemi dell'oggi.

da terzo giornale

da la gazzetta del mezzogiorno

# Trenta anni fa lo sbarco a Bari della Vlora

*Antonio Decaro: «Apri una breccia nelle nostre coscienze»*

Una messa nella Basilica di San Nicola in ricordo del viaggio della Vlora da Durazzo a Bari l'8 agosto 1991 aprirà le celebrazioni per il trentennale dell'arrivo nel porto pugliese della nave con circa 20mila albanesi a bordo.



«L'approdo della nave Vlora, all'indomani della caduta del muro di Berlino, aprì una breccia nelle nostre coscienze e dell'Italia intera - commenta il sindaco di Bari, Antonio Decaro -. Il carico di persone che lasciò l'Albania sfidò non solo il mare ma un'idea di confine, amministrativo, economico e culturale, che fino ad allora ci era sembrato invalicabile. La Vlora cambiò per sempre la storia di Bari aprendola al mondo, e dell'Europa intera, rappresentando il primo esodo migratorio di massa nel Mediterraneo. Da quella storia però - aggiunge Decaro - è nata una grande amicizia tra due popoli».



Le iniziative congiunte Italia-Albania sono organizzate dal Comune di Bari con i Comuni di Durazzo e Tirana, con il sostegno di Regione Puglia, Consolato generale albanese in Italia e Ambasciata italiana a Tirana. Dopo il primo appuntamento organizzato dalla Fondazione Migrantes, con l'Istituto pugliese per la storia dell'antifascismo e dell'Italia contemporanea e l'associazione Le Aquile di Seta, sabato il Fortino Sant'Antonio ospiterà il



gnò dal titolo «Le Spedella dolce Nave - 30 albanese tra passato, spettacolo «Exodus - Nicola Genco con il mu- autori, Giorgia Salicantori, Giusy Frallonardo e sta Ekland Hasa, già Il programma proseguirà con altri eventi culturali a Durazzo e a Bari.



# GLI ALBANESI IN PUGLIA

Tra gli sbarchi il più famoso fu quello della nave Vlora a Bari, avvenuto l'8 agosto 1991. La nave, che trasportava canna da zucchero da Cuba, venne assalita nel porto di Durazzo da circa 20mila persone, che obbligarono il comandante a dirigersi a Brindisi. Le autorità italiane dirottano la nave verso Bari e mentre si avvicinava alla banchina alcune persone si gettarono in mare per raggiungerla prima. I migranti vennero temporaneamente ammassati nello Stadio della Vittoria: nei giorni seguenti però furono rimpatriati su aerei e traghetti con l'inganno (venne detto loro che sarebbero stati portati in altre città italiane). Il 16 agosto quasi tutti erano stati riportati in Albania, tranne circa duemila persone che erano riuscite a scappare.

Gli sbarchi diminuirono progressivamente alla fine degli anni Novanta. Molti albanesi, a differenza di quelli della Vlora, riuscirono a rimanere in Italia grazie a permessi temporanei poi convertiti in permessi di soggiorno: possibilità poi cancellata a causa della legge Bossi-Fini approvata nel 2002 dal governo di Silvio Berlusconi.

Nel 1990 gli stranieri registrati all'anagrafe erano circa mezzo milione: oggi sono dieci volte tanto. Fra di loro ci sono anche moltissimi albanesi: 441mila, secondo gli ultimi dati relativi al 2019.

## POESIE PER LA PACE

### Se

Se riuscirai a tener salda la testa,  
quando tutti la perdono  
e te ne fanno una colpa.

Se riuscirai a credere in te,  
quando tutti ne dubitano  
ma anche a tener conto del loro dubbio.

Se saprai aspettare e non stancarti di aspettare  
e calunniato non rispondere con la calunnia,  
senza cercar di sembrar troppo buono  
né di parlare troppo saggio.

Se riuscirai a sognare,  
senza fare del tuo sogno il padrone  
e a pensare  
senza far del pensiero il tuo scopo.



Se riuscirai ad affrontare Trionfo e Rovina,  
e a trattare allo stesso modo  
questi due impostori

Se riuscirai a sopportare che le tue verità  
siano distorte dai furfanti  
per abbindolare gli sciocchi  
e vedendo infrante le cose  
cui dedicasti la vita

metterti a ricostruirle  
coi tuoi logori arnesi

Se riuscirai a fare un mucchio di tutte le tue vincite  
e a rischiare in un solo colpo  
a testa e croce  
e perdere e ricominciare daccapo  
senza far parola della tua perdita

Se riuscirai a serrare il cuore, tendini e nervi  
quando sono sfiniti  
e a tener duro  
quando in te altro non resta che la volontà di dire:  
"Tieni duro!"

Se riuscirai a parlare ai disonesti senza perdere la  
tua onestà  
e a camminare coi Re  
rimanendo te stesso

Se il nemico non potrà ferirti  
ma nemmeno l'amico più caro  
se per te contano tutti gli uomini ma nessuno troppo  
Se riuscirai a riempire l'inesorabile minuto,  
dando valore ad ogni istante che passa  
tua è la terra e tutto ciò che vi è in essa e  
-quel che più conta-  
tu sarai un uomo, figlio mio.

**Rudyard Kipling - Lettera ad un figlio**

# Cosa si diceva degli immigrati albanesi 30 anni fa

Di Sebastian Bendinelli

**A** sfogliare i giornali dei giorni più caldi dell'emergenza si ritrova gran parte del lessico a cui siamo familiari.

L'8 agosto del 1991 attraccava nel porto di Bari la nave mercantile Vlora, stipata di profughi albanesi — circa 12 mila, secondo quanto si diceva allora, addirittura 20 mila secondo le ricostruzioni recenti. La nave, respinta poche ore prima a Brindisi, era riuscita a forzare il blocco navale deciso dal governo italiano, determinato a far rispettare la propria "linea dura" sull'immigrazione. Ovvero: respingere le imbarcazioni e rimpatriare immediatamente chi fosse riuscito a superare i blocchi.

Una posizione di intransigenza adottata già a partire dagli sbarchi dei mesi precedenti, sulla base della legge Martelli del 1990, che distingueva nettamente tra rifugiati politici e semplici migranti "economici" — tra cui, secondo il governo, andavano annoverati gli albanesi. Il 6 marzo erano state tenute al largo di Brindisi due navi con 6500 persone a bordo, ma a partire dal giorno successivo forzarono i blocchi e sbarcarono sulle coste pugliesi circa 27 mila profughi.

*La legge è la «Martelli», che dall'anno scorso regola i flussi di immigrati e che questa volta può essere lo strumento con cui rispedire a casa le migliaia di albanesi che stanno sbraccando (sic) sulle coste pugliesi. Perché i flussi migratori sono regolati da quote precise e da condizioni irrinunciabili: si entra in Italia solo se si ha la certezza di poter lavorare. E gli albanesi sono forniti, al massimo, di una speranza.*

Corriere della Sera, 7 marzo 1991

I mesi seguenti sono caratterizzati dall'inazione e dall'ambiguità politi-

ca: non si riescono a gestire né l'accoglienza né i rimpatri, si offrono aiuti economici a Tirana per fermare l'esodo, si continua a far rispettare il divieto di sbarco anche quando è insostenibile, mentre le Regioni rifiutano la redistribuzione dei profughi arrivati in Puglia, timorose per la stagione turistica.

La maggior parte dei rimpatri forzati comincia soltanto a giugno, poche settimane prima della seconda grande ondata di sbarchi.

*È necessario — afferma la Boniver (ministro dell'Immigrazione, ndr) — impedire ogni tentativo illegale di ingresso in territorio italiano: per questo a nessun albanese sarà permesso di scendere dalle navi*

Corriere della Sera, 14 giugno 1991

Di quei giorni d'agosto oggi si tende a ricordare soprattutto la solidarietà dei cittadini baresi che fornirono aiuto e beni di prima necessità ai profughi, ma quello della Vlora fu l'episodio culminante di una gestione disastrosa dell'emergenza umanitaria. Emergenza che si poteva definire tale — oggi come allora — solo a causa della clamorosa e colpevole impreparazione delle autorità italiane.

*[...] Ieri i sindaci delle aree turistiche lo hanno ricordato in una riunione in prefettura. C'è il proposito di chiedere lo stato di «calamità naturale». I danni provocati dagli albanesi — sostengono — vanno considerati come la siccità o la mucillagine in Romagna.*

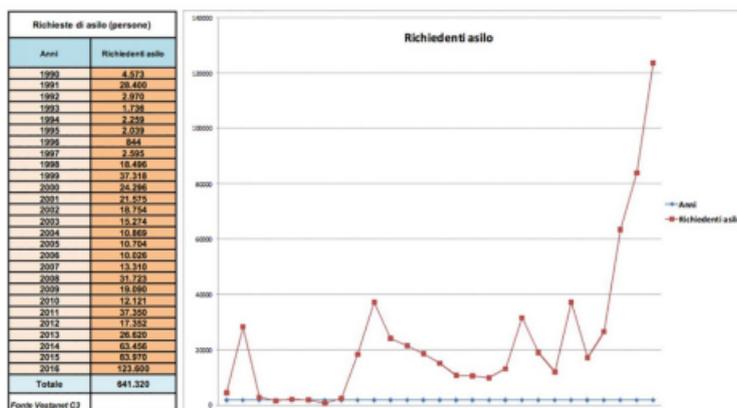
Corriere della Sera, 18 giugno 1991

Nella speranza di poter bloccare l'approdo e rispedire la Vlora direttamente a Durazzo, non era stato preparato nulla per accogliere quelle migliaia di profughi. Così, si pensò bene di chiuderli dentro lo stadio della Vittoria, dove rimasero assediati per 8 giorni, spesso scontrandosi con la polizia nel tentativo di forzare le uscite.

Alla fine, furono quasi tutti rimpatriati con la falsa promessa di essere trasferiti in altre città italiane, o di denaro in cambio del rimpatrio — una vicenda meschina per cui l'Italia fu ufficialmente rimproverata dall'UNHCR.

Ricordare quei mesi del 1991 è utile innanzitutto per relativizzare l'emergenza migratoria di questi ultimi anni, confrontandola con un episodio della storia recente che, sebbene non paragonabile dal punto di vista dei numeri, presenta molte somiglianze — non solo per la sua cattiva gestione, ma anche dal punto di vista della reazione politica e dell'opinione pub-

Commissione Nazionale per il diritto di asilo  
Riepilogo 1990 - 2016



blica.

**Segue alla successiva**

**Continua dalla precedente**

Dai “boat people” ai “barconi,” cos’è cambiato da allora?

A sfogliare i giornali dei giorni più caldi dell’emergenza si ritrova gran parte del lessico a cui siamo familiari, spesso anche più violento: l’8 marzo 1991 il Corriere della Sera titolava in prima pagina: *Diecimila profughi all’assalto*, come se si trattasse di un esercito nemico. L’11 marzo si parla addirittura di “marcia su Milano” per dare notizia di poche decine di profughi che avevano cercato di dirigersi in Svizzera.

zi che avrebbero perseguitato la comunità albanese almeno per i dieci anni successivi.

Loro hanno fatto da cavia. Non hanno compiuto l’invasione, ma ne sono stati i precursori e secondo un timore diffuso, la presenza a Trieste dei «primi» albanesi potrebbe attirare un’altra ondata.

Corriere della Sera, 9 marzo 1991

Secondo uno studio complessivo sul discorso pubblico riguardo all’immi-

grazione, appiattito sulla condizione momentanea della migrazione.

Table 4 Characterization of the foreigner in two Italian daily papers (1982–1991)

	1982–1985 (%) n = 232	1986–1988 (%) n = 307	1989–1991 (%) n = 1754
Nationality	43	20	13
Foreigner	19	27	9
Place of origin	6	6	4
Foreign worker	6	5	1
Clandestine	5	11	5
Immigrant	3	9	33
Administrative terms	3	1	2
Racial categories	2	5	10
Religion	1	1	1
Extracomunitario	0	1	10
Vu cumprà and other occupational slang	0	10	6
Other	12	4	6

grazione in Italia, condotto analizzando la stampa dal 1969 al 2001, è solo dopo gli anni Ottanta che il problema dell’immigrazione viene bruscamente politicizzato. Dal punto di vista lessicale, questo si traduce nell’istituzionalizzazione di una distinzione ancora oggi validissima: quella tra “straniero” e “immigrato,” con accezione peggiorativa di quest’ultimo. Siamo all’alba della nascita della Lega Nord, che sulla demonizzazione di “immigrati,” “clandestini” ed “extracomunitari” avrebbe costruito una fortuna politica.

**da: Sciortino, Colombo (2010), *The flows and the flood: the public discourse on immigration in Italy, 1969-2001***

In mezzo a poche storie “umanizzanti,” la maggior parte degli articoli di giornale che affrontano il tema dell’immigrazione tra il 1982 e il 1991 riguardano le decisioni politiche prese al riguardo, o si inseriscono in contesti tout court negativi: devianza e criminalità, povertà, emarginazione, proteste, sbarchi clandestini. La situazione non migliora negli anni successivi: uno studio del Dossier Statistico Immigrazione rivela che nel 2002, su 1205 articoli di giornale dedicati all’immigrazione più del 50% riguardava soltanto la Legge Bossi-Fini (o la relativa sanatoria) e gli sbarchi illegali.

L’allarme mediatico e la diffusione dell’idea di un pericolo portano direttamente a gravi errori nella percezione dei fenomeni demografici, come rivela periodicamente la serie di sondaggi intitolata *Perils of perception*, condotta da Ipsos Mori: per esempio, nel 2015 i cittadini italiani credevano in media che la percentuale di stranieri residenti fosse attorno al 26%, un dato tre volte superiore a quello reale.

**Segue alla successiva**



“Non possiamo accoglierli tutti,” “Fuori tutti e subito, sono clandestini,” sono alcuni dei titoli di quei giorni: i media e la politica hanno avuto un ruolo importante nel dipingere ciò che stava accadendo come un’invasione. E l’atteggiamento della stampa è stato fondamentale per radicare nell’opinione pubblica — anche tra chi, come nella maggior parte del Nord Italia, ancora non aveva mai avuto a che fare con un cittadino albanese in carne ed ossa — i pregiudi-

grazione in Italia, condotto analizzando la stampa dal 1969 al 2001, è solo dopo gli anni Ottanta che il problema dell’immigrazione viene bruscamente politicizzato. Dal punto di vista lessicale, questo si traduce nell’istituzionalizzazione di una distinzione ancora oggi validissima: quella tra “straniero” e “immigrato,” con accezione peggiorativa di quest’ultimo. Siamo all’alba della nascita della Lega Nord, che sulla demonizzazione di “immigrati,” “clandestini” ed “extracomunitari” avrebbe costruito una fortuna politica.

La diffusione del termine “migrante” negli ultimi anni si è avuta proprio per contrasto rispetto al significato ormai percepito come denigratorio della parola “immigrato” — ma porta alcuni dei suoi stessi difetti: in primo luogo, la de-personalizzazione del



Dopo l'invasione dei polacchi s'annuncia quella degli albanesi

# LA CONTROSTORIA

## Albanesi, tutti a casa! La vera storia del Vlora

L'8 agosto del 1991 il mercantile albanese *Vlora* attraccava nel porto di Bari, col suo carico brulicante di fuggiaschi albanesi. Autorità cittadine e regionali, col supporto di agenzie di stampa, quotidiani locali e non, e anche alcuni telegiornali hanno commemorato l'evento come una sorta di festa del senso dell'accoglienza oggi perduto. Ma le cose andarono nel modo opposto: gli immigrati vennero prima internati nel vecchio stadio Della Vittoria, e poi rimpatriati in Albania. Lo stato di salute dei nostri mezzi di informazione deve essere traballante, se la pigrizia impedisce di ricostruire eventi, peraltro clamorosi, accaduti trenta anni fa. Vediamo dunque come andarono le cose, secondo le cronache dell'epoca. Il *Vlora* arriva da Durazzo, ha quasi finito il carburante, tenta di attraccare a Brindisi ma viene respinto e si dirige a Bari. A bordo c'è anche gente armata, oltre a immigrati in fuga da 45 anni di regime comunista, giunto ormai alla dissoluzione, con donne e bambini. Il comandante Halim Milaqui racconta al giornalista di *Panorama* Antonio Padalino che la sua nave era giunta in porto proveniente da Cuba, piena di zucchero, e le operazioni di scarico non si erano ancora concluse, quando vide avvicinarsi questa marea umana. Allo-

### Continua dalla precedente

Ventisei anni dopo, che ne è dell'"invasione degli albanesi?" Al primo gennaio 2013, gli albanesi regolarmente in Italia erano poco meno di mezzo milione, pari al 13,2% del totale dei cittadini stranieri nel paese. Pressoché sparita dalle cronache nel ruolo di spauracchio criminale, saldamente mantenuto fino ai primi anni del Duemila (e ora assunto da immigrati provenienti da altre zone del globo), la comunità albanese in Italia è vista oggi come un modello esemplare di integrazione. Un'integrazione certamente non favorita da anni di terrorismo mediatico, che adesso, con il senno di poi, possiamo francamente chiederci a cosa sia servito.

Ora, dopo anni di politiche disastrose sull'immigrazione, migliaia di morti in mare, un trattamento costantemente emergenziale di un'emergenza *già vista*, una continua deumanizzazione dei profughi, un governo che esulta per "il calo degli sbarchi" e fa di tutto per sigillare le frontiere del paese, criminalizzando chi cerca di aiutare persone che hanno la sola colpa di essere nate dal lato sbagliato del pianeta, ecco, sfogliando i giornali, in questi giorni, potremmo provare a immaginarci tra ventisei anni.

da submarine

ra dà l'ordine di salpare, ma alcuni miliziani, riusciti a salire, gli mettono una lama alla gola, intimandogli di tornare indietro a caricare tutta quella gente. Quanti sono, a bordo? I giornali del 9 agosto 1991 scrivono 11 mila, nelle cronache odierne viene fornita invece la cifra di 20 mila. Quello che è certo è che è uno sciame umano impressionante, e molti si aggrappano persino ai pennoni. Le istantanee dei fotografi Luca Turi e Vittorio Arcieri sono impressionanti e immortalano anche uomini che, all'arrivo in porto, si gettano in acqua dal bordo della nave. Alle 11,30 del mattino il fiume umano si riversa sulla banchina. Chiedono pane e acqua. Il *Vlora* è una latrina maleodorante. La polizia dirotta tutti verso il vecchio stadio di calcio, in attesa del da farsi. Il presidente del Consiglio, Giulio Andreotti, detta da Roma questa dichiarazione: "Non siamo assolutamente in condizione di accogliere gli albanesi che premono sulle coste italiane e lo stesso governo di Tirana è d'accordo con noi che debbono essere rinviati nella loro nazione". Allo stadio scoppia la guerriglia. I più giovani divelgono le gradinate e tirano sassi alla polizia. Scontri duri per tre giorni, i più violenti domenica 11 agosto, con 40 feriti tra le forze dell'ordine e un numero imprecisato fra i manifestanti. Gli esuli vengono sfamati e dissetati dal cielo, con sacchi lanciati da elicotteri. Sono scene da Apocalisse. Intanto, viene organizzata la più poderosa operazione di rimpatrio della storia repubblicana. Vi partecipano 11 aerei militari C130 e G222, assieme a tre Super80 dell'Alitalia e a motonavi come la Tiepolo, la Palladio e la Tiziano, sulla quale si imbarca clandestinamente l'inviato del *Messaggero* Marco Guidi, fingendosi albanese per poter poi raccogliere le storie degli immigrati. All'inizio, molti non sanno che torneranno a casa. "E' vero che ci portate a Venezia?", chiede uno all'equipaggio, secondo il racconto di Marco Guidi. I rimpatriati furono 17 mila 400, più dei passeggeri effettivi del *Vlora* (ripetiamo, secondo le stime dell'epoca) perché vennero rimpatriati anche immigrati di altri sbarchi. Rimasero in Italia in 1.500, che avevano fatto domanda di asilo politico. Gianni De Michelis, ministro degli Esteri, volò a Tirana a illustrare un piano di aiuti italiani: 90 miliardi di lire per alimenti, 60 per il decollo industriale, forniture per far riaprire a ottobre le scuole, e cooperazione nell'ordine pubbliche per impedire nuove partenze. In Parlamento ci furono polemiche sulle brusche modalità, se non brutali, di questa operazione. Molte di meno sulla sostanza. In una conferenza stampa i parlamentari del Pds (oggi Pd) "pur condividendo la decisione dolorosa di rinviare i profughi in Albania" denunciarono "la scelta scellerata di non rispettare i diritti umani, negando loro una decente assistenza". Questa è la pura verità dei fatti, che nessuno oggi può alterare. Ciò non toglie che, in quegli anni, l'Italia in generale e la Puglia in particolare dessero grandissime prove di accoglienza. Tra Roma e Tirana si stipulerà più tardi un accordo modello, in grado di favorire l'immigrazione regolare di moltissimi albanesi. Ma la storia del *Vlora* è questa.

e mo' ?

## Pfizer e Moderna aumentano i prezzi dei vaccini per l'UE

Di ELENA SÁNCHEZ NICOLÁS

I produttori farmaceutici statunitensi Pfizer e Moderna hanno aumentato il prezzo dei loro vaccini contro il Covid-19 nei loro ultimi contratti di fornitura con l'Unione europea, secondo quanto riportato dal Financial Times domenica (1 agosto).

I termini degli accordi per la fornitura di 2,1 miliardi di dosi (da consegnare fino al 2023) sono stati rinegoziati dopo che studi clinici hanno dimostrato che la nuova tecnologia del vaccino mRNA sviluppata da queste due società ha fornito tassi di protezione più elevati rispetto ad altri, come quelli prodotti da Oxford / AstraZeneca e Johnson & Johnson.

Il prezzo di un vaccino Pfizer, che condivide i profitti lordi con BioNTech, è passato da 15,50 euro a 19,50 euro, secondo parti dei contratti viste dal Financial Times.

Da parte sua, il prezzo dello scatto Moderna è passato da 19 euro, specificato nel primo contratto di approvvigionamento, a 21,50 euro (25,50 dollari).

Tuttavia, quel prezzo era inferiore ai 24 € per dose (\$ 28,50) concordati in precedenza perché l'ordine era aumentato, spiega il giornale. Si prevede che i giganti farmaceutici vedranno aumentare le entrate annuali dei loro vaccini quest'anno mentre i paesi aumentano i loro ordini, per somministrare le terze dosi del vaccino il prossimo inverno.

Le proiezioni delle società di consulenza nel settore suggeriscono che i ricavi dei vaccini di Pfizer raggiungeranno i 47 miliardi di euro, mentre quelli di Moderna raggiungeranno i 25 miliardi di euro, poiché dominano i portafogli di vaccini dei paesi ad alto reddito.

Nel frattempo, gli analisti prevedono vendite per 12,64 miliardi di euro del jab Oxford/AstraZeneca il prossimo anno. AstraZeneca è il principale fornitore di vaccini per i paesi a basso reddito.

I contratti dell'UE con i produttori di farmaci statunitensi sono stati firmati tra tensioni e critiche sulla lenta introduzione del vaccino nel blocco di 27 nazioni, a causa dei ritardi nella consegna del vaccino AstraZeneca e delle indagini sui coaguli di sangue dopo la somministrazione della dose singola del vaccino Johnson & Johnson.

I funzionari hanno affermato che la Commissione europea e i 27 Stati membri hanno concordato di pagare un prezzo più elevato per garantire forniture comprovate di vaccini mRNA, osserva il giornale.

Tuttavia, il rapporto aggiunge che il nuovo prezzo del vaccino Pfizer era lo stesso concordato all'inizio di marzo per la consegna accelerata di 10 milioni di dosi.

"Dobbiamo concentrarci su tecnologie che hanno dimostrato il loro valore", ha affermato la presidente dell'esecutivo dell'UE, Ursula von der Leyen, all'inizio di aprile, quando Bruxelles ha annunciato di aver avviato negoziati per acquistare 1,8 miliardi di dosi extra del vaccino Pfizer.

Finora, Bruxelles ha ottenuto fino a 4,4 miliardi di dosi da sei diversi produttori di vaccini, anche se due vaccini devono ancora essere approvati.

La scorsa settimana, la commissione ha affermato che l'UE è sulla buona strada per raggiungere il suo obiettivo di vaccinare completamente almeno il 70% della popolazione adulta entro settembre.

da euroobserver

**WWW.AICCREPUGLIA.EU**

## Ma le tasse delle province sono costituzionali?

DI MASSIMO GRECO

*A sette anni dalla riforma Delrio, la legge n. 56/2014, le nuove province sono rimaste nel "limbo". La permanenza di questo ente intermedio nell'articolo 114 della Costituzione ne ha infatti vanificato lo spirito. Con riflessi sulla capacità impositiva.*

### Dove nasce il problema

La legge Delrio, per espressa indicazione del legislatore, era una disciplina transitoria: avrebbe dovuto fungere da "ponte" tra il previgente sistema di organizzazione degli enti locali e quello che sarebbe conseguito al procedimento di revisione costituzionale, avviato con il disegno di legge costituzionale "Boschi-Renzi", poi respinto dagli italiani in sede referendaria.

La formulazione dell'attuale articolo 114 della Costituzione, in combinato disposto con gli articoli 1 e 5, che definisce le province come enti autonomi, con propri statuti, poteri e funzioni, finisce per rappresentare un ostacolo non facilmente aggirabile. Infatti, se il modello di elezione (diretta, o di secondo grado, dei titolari degli organi di governo) non appare formalmente vincolato dalla Costituzione (Corte costituzionale, sentenza n. 50/2015), è però certo che le province sono configurate come enti "rappresentativi" delle popolazioni locali, e non come enti espressione "associativa" dei comuni.

### La natura giuridica

Il mancato "colpo di spugna" costituzionale non è rimasto influente e non solo perché il legislatore è stato costretto a mantenere in vita l'intelaiatura istituzionale delle province, con tutto ciò che ne consegue anche in termini di spesa pubblica, ma anche per i riflessi sulla natura giuridica del nuovo ente intermedio.

La nuova provincia, infatti, avvicinandosi più a un modello di autonomia funzionale e strumentale (al pari della camera di commercio), presenta solo due tipi di autonomia, quella amministrativa e quella finanziaria, risultando sprovvista della terza, quella politica, di cui sono invece dotati gli enti ad "autonomia" costituzionalmente protetta. Nell'assetto delineato dalla riforma "Delrio", la vocazione della provincia è diventata essenzialmente, se non esclusivamente, tecnica e funzionale: la disponibilità delle funzioni fa sì che il suo scopo non sia più quello di rappresentare l'identità politica di una comunità territoriale di area vasta, ma quello di offrire un supporto e un coordinamento ai comuni del territorio o un punto di caduta razionale di competenze regionali. È così scivolata fuori dal circuito della "sovranità" consacrato negli articoli 5 e 114 della Costituzione, per rispondere esclusivamente a esigenze organizzative di buon andamento e di più razionale gestione delle funzioni amministrative, anch'esse peraltro sensibilmente ridotte rispetto al passato.

### La funzione impositiva

La legge di riforma Delrio non ha tenuto conto che le funzioni amministrative di tipo impositivo non possono essere esercitate da un ente sprovvisto dello status di ente territoriale di governo, cioè di ente "per antica dottrina sede propria di policentrismo autonomistico o, come si dice oggi, di federalismo" (Consiglio di giustizia amministrativa, sent. n. 48/2009). Il soggetto attivo del rapporto tributario (sia in relazione all'*an* che in relazione al *quantum*) non può che essere un ente pubblico dotato dello specifico *imperium* (potestà impositiva); potere che deve essere necessariamente esercitato dagli organi elettivi, secondo le procedure democratiche e non mediante delega a soggetti consortili, o associativi, quali sono i nuovi enti intermedi, politicamente irresponsabili verso gli elettori perché sprovvisti di autonomia politica.

Ammesso, quindi, che ciò sia possibile in termini di compatibilità con l'articolo 114 della Costituzione, la trasformazione dell'ente territoriale di governo in ente associativo genera, tra gli altri, un problema che neanche la dottrina più attenta ha affrontato adeguatamente. La riflessione s'impone anche alla luce del generalissimo principio vigente in materia tributaria, dotato di dignità costituzionale nel nostro ordinamento ai sensi dell'articolo 23 Cost., e certamente valevole anche con riguardo alla fiscalità locale, secondo il quale l'esercizio della potestà impositiva nei confronti dei cittadini richiede, quale suo indispensabile presupposto, una legge attributiva della relativa potestà pubblicistica (*no taxation without representation*). Ne deriva che l'esercizio del potere impositivo, espressione diretta della *sovranitas*, non può essere delegato a enti che non siano investiti, direttamente *ex lege*, della *potestas impositionis* e, quindi, soggetti al controllo diretto dei cittadini (soggetti passivi d'imposta).

Il precetto contenuto nell'articolo 23 della Costituzione comporta che le prestazioni patrimoniali imposte dagli enti pubblici debbano essere previamente contemplate in una fonte legislativa di rango primario, essendo necessaria una disposizione che legittimi l'imposizione di prestazioni patrimoniali ai soggetti obbligati. Peraltro, l'articolo 119 attribuisce alle sole province la facoltà di stabilire e applicare tributi. L'articolo stabilisce chiaramente che le "province (...) hanno autonomia finanziaria di entrata e di spesa (...). Le province hanno risorse autonome. Stabiliscono e applicano tributi ed entrate propri, in armonia con la Costituzione e secondo i principi di coordinamento della finanza pubblica e del sistema tributario. Dispongono di compartecipazioni al gettito di tributi erariali riferibili al loro territorio".

Non sfugge a chi scrive che alle consorelle unioni di comuni il legislatore statale ha affidato la "titolarità della potestà

[Segue alla successiva](#)

**Continua dalla precedente**

impositiva sui tributi locali dei comuni associati nonché quella patrimoniale” (legge n. 148/2011) e che questa facoltà ha ricevuto il placet della Corte costituzionale (sent. n. 14/2014), ma la fattispecie è decisamente diversa per almeno due ragioni. La prima perché comunque il legislatore si è premurato di trasferire espressamente in capo alle unioni di comuni la titolarità; la seconda perché l’affidamento della potestà impositiva si riferisce alle funzioni già esercitate dai comuni. Nel caso che ci occupa, in disparte l’assenza di una specifica copertura legislativa, la nuova provincia ha solamente ereditato una potestà impositiva già esercitata dalle province precedenti, cioè da enti territoriali diversi dai comuni, che sono stati, nel tempo, espressamente individuati da norme statali.

Risulta pertanto a rischio di adeguata copertura legislativa tutto il sistema delle entrate provinciali costituito da:

- a) tributi propri relativi al trasporto su gomma, costituiti in particolare dall’imposta provinciale di trascrizione (Ipt) e dall’imposta sulle assicurazioni sulla responsabilità civile a u t o ( R c - a u t o ) ;
- b) compartecipazione provinciale all’Irpef;
- c) compartecipazione alla tassa automobilistica;
- d) tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti solidi ( a r t . 3 , L n . 5 4 9 / 1 9 9 5 ) ;
- e) tributo ambientale (art. 19, Dlgs n. 504/1992);

- f) canone occupazione di spazi ed aree pubbliche (art. 63, D l g s n . 4 4 6 / 1 9 9 7 ) ;
- g) tassa per l’ammissione ai concorsi (art. 1, Rd n. 2 3 6 1 / 1 9 2 3 ) ;
- h) diritti di segreteria (art. 40, L n. 604/1962).

Le due principali entrate finanziarie correnti del comparto province derivano dall’economia dei veicoli: – imposta Rc auto: gettito 2019 = 2.140 milioni di euro; – imposta provinciale di trascrizione Ipt: gettito 2019 = 1.850 milioni di euro.

I due gettiti garantiscono la copertura al 90 per cento delle risorse necessarie alla spesa corrente. In secondo luogo, va segnalata la Tefa (tributo ambientale), che è direttamente correlata al gettito della tariffa rifiuti comunale (Tari), e che nel 2019 ha garantito poco meno di 400 milioni di euro, come riportano i dati di Unione province italiane.

Delle due l’una. O le nuove province non sono conformi all’attuale dettato costituzionale, con tutto ciò che ne consegue, oppure bisognerà dire agli italiani che in questi sette anni dalla riforma abbiamo scherzato, avendo solamente introdotto il sistema di elezione di secondo grado degli organi di governo in un ente intermedio di cui nulla è cambiato.

[dalavoce.info](http://dalavoce.info)

# La globalizzazione colpisce ancora

di **RICHARD HAASS**

**L**a pandemia ancora in corso e i disastri legati al clima in tutto il mondo dimostrano la dolorosa inadeguatezza degli sforzi per affrontare gli aspetti problematici della globalizzazione. La cosiddetta comunità internazionale si è mostrata ancora una volta tutt’altro che una comunità.

L’estate del 2021 è stata ampiamente definita dalla pandemia di COVID-19 in corso e dall’accelerazione del cambiamento climatico. Entrambe sono manifestazioni della globalizzazione e della realtà di un mondo sempre più definito dai vasti e veloci flussi transfrontalieri di quasi tutto, da beni, servizi e capitali a dati, terroristi e malattie.

Oggi poco rimane locale a lungo. Il letale coronavirus apparso per la prima volta a Wuhan, in Cina, non è rimasto lì e i gas serra emessi ovun-

que riscaldano l’atmosfera e l’oceano ovunque.

Queste due crisi dimostrano la penosa inadeguatezza degli sforzi per affrontare gli aspetti problematici della globalizzazione. La cosiddetta comunità internazionale si è dimostrata ancora una volta tutt’altro che una comunità. La fornitura di vaccini COVID-19 è di miliardi di dosi inferiore a ciò che è necessario. Anche i fondi per pagare le vaccinazioni globali sono a corto di miliardi di dollari. I governi stanno mettendo al primo posto i loro paesi, anche se varianti in rapida diffusione stanno emergendo in popolazioni sotto vaccinate altrove e sono indifferenti ai confini politici.

Di conseguenza, la pandemia rimane una minaccia intensa. Si dice che il bilancio delle vittime finora sia superiore a quattro milioni, ma la cifra reale è diverse volte più alta, a causa in alcuni casi di sistemi di segnala-

zione difettosi e di una deliberata sotto-stima da parte dei leader populistici in Brasile, India, Ungheria, Russia e altrove. Anche le conseguenze economiche sono sostanziali, con la pandemia che si stima abbia ridotto il PIL globale di oltre il 3%. Circa 100 milioni di persone sono ricadute nella povertà estrema. La disuguaglianza tra e all’interno dei paesi è aumentata.

Ciò che rende questi sviluppi ancora più frustranti è che sappiamo cosa fare contro il COVID-19 e possediamo i mezzi per farlo. Esistono diversi vaccini sicuri e straordinariamente efficaci. Ciò che resta da fare è aumentare la produzione per soddisfare la domanda globale.



**Segue a pagina 34**

# PNRR E MEZZOGIORNO

Di Luigi Pandolfi

**Q**uanti sono i soldi che il Pnrr destina al Mezzogiorno? È uno dei tormentoni di questa caldissima estate. Ufficialmente dovrebbero essere il 40% del totale (82 miliardi), ma c'è chi sostiene che non arriveranno nemmeno al 10%.

Eppure parliamo di numeri, dovrebbero essere certi. Ma, a quanto pare, non è proprio così. Gianfranco Viesti, per esempio, spulciando tra gli interventi previsti dal Piano è giunto alla conclusione che i miliardi spesi al Sud non saranno più di 22. Esagerazione? Beh, le risorse del Dispositivo di Ripresa e Resilienza non si tradurranno direttamente in investimenti pubblici (la quota dispersa in bonus, incentivi, mance alle imprese, è notevole).

E poi, c'è tutta la partita dei bandi. Anche per l'assegnazione dei fondi per investimenti varrà il criterio della concorrenza e della competizione. Tra Nord e Sud, tra le varie regioni. Il governo su questo punto ha provato a tranquillizzare, dicendo che anche per i bandi varrà la clausola del 40%. Nondimeno, anche se così fosse, l'incertezza legata a una selezione pubblica non sarebbe eliminata. Insomma, chi pensa che il governo abbia deciso di fare investimenti pubblici al sud per un valore di oltre 80 miliardi è fuori strada. E c'è un paradosso. Per ogni miliardo speso al Sud, poco meno della metà, comunque, rimbalzerà al Nord, per l'acquisto di semilavorati, attrezzature, dispositivi vari.

Ma non è finita qui. Il Piano non finanzia solo nuovi progetti. Per ogni missione, è previsto che con queste nuove risorse si andranno a finanziare anche «progetti già in essere», per i quali già esiste la copertura finanziaria. Parliamo di 53,1 miliardi su 191,5. Quanti sono i «progetti già in essere» nelle regioni del Sud? Quali di questi erano già finanziati con risorse del Fondo per lo Sviluppo e la Coesione già spettanti al Mezzogiorno, in quanto «area sottoutilizzata»? Per non parlare del fatto che alcuni di questi elaborati, giacenti da anni in cassetti polverosi di regioni e ministeri, ormai non hanno nessuna aderenza

con la realtà socio-economica dei territori cui afferiscono e rischiano di rivelarsi irrealizzabili.

La verità è che alla base del Pnrr c'è una filosofia ben precisa riguardo alla ripartenza del Paese dopo la pandemia, per quanto sbagliata: il differenziale di crescita con le economie più forti dell'Unione europea potrà essere colmato soltanto dando ossigeno e sciogliendo le briglie all'economia del nord. Non è il momento di pensare (o ripensare) alla «questione meridionale». Quindi, da un lato soldi pubblici alle imprese e investimenti diretti in infrastrutture materiali e immateriali prevalentemente al nord, dall'altra riforme che «promuovano la concorrenza nel mercato dei servizi e dei prodotti» e «iniziative di modernizzazione del mercato del lavoro». Ora le chiamano «riforme di contesto». Lo Stato che apparecchia la tavola alle imprese, investendo quasi tutte le *fiches* sulle virtù taumaturgiche del mercato, che, lasciato libero di operare, creerà le condizioni per il benessere di tutti.

“Gli effetti della concorrenza sono idonei a favorire una più consistente eguaglianza sostanziale e una più solida coesione sociale”, si legge nel Piano. Vecchio cavallo di battaglia dei liberisti. E a nulla vale la lezione della storia. L'importante è che l'equilibrio economico si realizzi sugli assi cartesiani. Coerenza liberista delle «riforme» e incoerenza degli interventi, insomma. Un doppio problema: il sud abbandonato a se stesso e un modello di sviluppo neoliberista calibrato per il motore economico del Paese. Ma non ci guadagna né il Sud né il Nord. O meglio: non ci guadagnano i nuovi proletari italiani, da Nord a Sud. È un modello che accentua le disuguaglianze territoriali e non interviene sull'esplosione e sulla frantumazione delle disuguaglianze sociali prodotta dalla crisi e dal disfacimento del compromesso fordista.

Cosa servirebbe? Un'altra filosofia, un altro Piano. O, che sarebbe meglio, una nuova stagione di programmazione economica. Una strategia per coniugare crescita economica e riequilibrio territoriale, accumulazione del capitale e produttività da un lato e benessere diffuso e coesione sociale dall'altro. Si potrebbe fare, ma è una questione di rapporti di forza. Intanto, le piazze si riempiono solo per dire no al Green Pass.

da huffington

**Continua dalla precedente**

In alcuni paesi, come gli Stati Uniti, ciò che occorre fare è il contrario: aumentare la domanda per soddisfare l'offerta disponibile. L'esitazione vaccinale, alimentata dalla politica di parte o dalla disinformazione che circola su social media, televisione e talk radio, è diventata pericolosamente diffusa. Se la vaccinazione fosse integrata da misure di sanità pubblica note per rallentare la diffusione della malattia - mascheramento, distanza sociale, test accurati e prontamente disponibili e tracciabilità dei contatti e quarantena - ci sarebbero molte meno infezioni e meno gravi e la pandemia come sappiamo svanirebbe.

Gli effetti dell'altra crisi, il cambiamento climatico, sono arrivati prima di quanto molti si aspettassero. Per anni, la tendenza è stata quella di rimandare qualsiasi risposta concertata alla minaccia, nonostante le prove chiare e crescenti del riscaldamento del pianeta. Come spesso accade, l'urgenza ha spiazzato l'importante. Ma l'estate del 2021 sta dimostrando che il cambiamento climatico è importante e urgente.

I suoi effetti sono molti. Negli Stati Uniti, gli incendi in Occidente infuriano fuori controllo mentre la temperatura sale e lo smog ha ricoperto aree del paese. L'Europa e la Cina sono teatro di massicce inondazioni. In Africa, America Latina e Medio Oriente ci sono segni di siccità prolungata. La perdita di vite umane è stata relativamente modesta, ma potrebbe benissimo crescere. Anche gli

effetti economici aumenteranno. Il numero di persone sfollate o costrette a migrare è in forte aumento poiché ampi tratti di territorio diventano inospitali per la vita umana.

Si parla molto di come rallentare o fermare il cambiamento climatico, ma per lo più si tratta solo di questo. La conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici (COP26) a Glasgow a novembre continuerà a sottolineare un approccio in base al quale i singoli paesi offrono impegni volontari per ridurre le proprie emissioni.

Questo è importante, ma è ovvio che molti paesi sono più concentrati sulla crescita economica a tutti i costi e non possono o non vogliono adottare percorsi energetici che riducano significativamente il loro contributo al cambiamento climatico. Resta da vedere se c'è la volontà di adottare dazi che aumentino i prezzi delle merci prodotte nelle fabbriche alimentate a carbone, o di imporre sanzioni contro i governi che si rifiutano di fermare la distruzione delle foreste pluviali che assorbono anidride carbonica. Inoltre, è necessario determinare se i paesi più ricchi sono disposti a mettere a disposizione i fondi e le tecnologie di cui i paesi più poveri hanno bisogno per passare a un mix energetico più verde.

Allo stesso tempo, concentrarsi sul rallentamento del tasso di cambiamento climatico, per quanto necessario, è insufficiente. Sono già avvenuti molti cambiamenti climatici, e altri ancora accadranno indipendentemen-

te da ciò che verrà deciso a Glasgow. Saranno inoltre necessari sforzi per adattarsi agli effetti esistenti o inevitabili dei cambiamenti climatici, per rendere le città e le aree rurali più capaci di resistere al calore pervasivo e agli incendi dilaganti, tempeste e inondazioni più frequenti e siccità più gravi. La resilienza sarà importante quanto la prevenzione.

Infine, dobbiamo accelerare sia lo sviluppo che la regolamentazione di nuove tecnologie che promettono di rimuovere la CO2 dall'atmosfera o di riflettere la luce solare lontano dalla Terra. Tali potenziali risposte ai cambiamenti climatici non sono provate e sono controverse. Ma se il fallimento collettivo nell'affrontare il COVID-19 è un'indicazione, faremmo meglio a essere preparati a prenderli in considerazione prima piuttosto che dopo. Non c'è scampo dalla globalizzazione; l'unica domanda è se e come scegliamo di gestirla.

**RICHARD HAASS**

*presidente del Consiglio per le relazioni estere, è stato in precedenza Direttore della pianificazione politica per il Dipartimento di Stato degli Stati Uniti (2001-2003) ed è stato inviato speciale del presidente George W. Bush in Irlanda del Nord e coordinatore per il futuro dell'Afghanistan. È l'autore, più recentemente, di The World: A Brief Introduction (Penguin Press, 2020).*

da project syndicate

**Continua dalla prima**

Ad ogni modo molti restarono conoscendo, però, la realtà che non era quella della TV che guardavano in Albania, e molti tornarono o fatti tornare con la forza successivamente a casa. Ma molti rimasero ed ancora oggi fanno parte della nostra famiglia nazionale.

Lo sbarco della Vlora è ormai un dato storico, un episodio della vita regionale pugliese e nazionale italiana ed albanese. E' stato anche e soprattutto un fenomeno cui non eravamo abituati se non all'incontrario. Eravamo diventati da "esportatori" di braccia ad "importatori" di esseri umani. Tali trattati in quel momento.

Poi la questione migratoria si è allargata ed oggi è uno dei temi presenti nel dibattito politico anche dell'Unione europea.

Noi, però, non dimentichiamo i momenti di trentanni fa, la disponibilità della popolazione, i sentimenti di "compassione", senza se e ma politici o razziali.

A guardare oggi quell'episodio viene da riflettere su come è cambiato il clima, come siamo diventati più guardinghi, meno spontanei e più restii all'accoglienza. Invece è possibile convivere anche con fenomeni connessi con la migrazione purchè si abbiano idee chiare.

**Presidente federazione Aicre Puglia**