

G20, Meloni: "Guerra inattesa, non ci siamo fatti intimidire"

di CLAUDIO BELLUMORI

**I**nsieme su tutte le sfide: clima, infrastrutture, sanità. Giorgia Meloni è al G20 di Bali.

Il presidente del Consiglio, fin da subito, fa luce sul quadro della situazione. E parte da lontano, che lontano poi così non è. Ovvero dall'anno scorso, quando a Roma "nessuno avrebbe pensato che si sarebbe arrivati a questo, con la guerra, la crisi alimentare e l'emergenza energetica". Eppure, chiarisce, "non abbiamo permesso a nessuno di intimidirci".

Sì, Giorgia Meloni ricorda che c'è un lavoro da fare insieme. Non solo sul cibo e l'energia, ma anche su altri nodi: difesa dell'ambiente, contrasto ai cambiamenti climatici, infrastrutture più efficienti, un'istruzione di qualità, assistenza sanitaria per tutti. Perché, spiega la premier, "le generazioni future meritano un mondo migliore e tutti noi abbiamo il dovere di lavorare in questa direzione".

Certo, non bisogna dimenticare la guerra in corso in Ucraina e gli effetti annessi, che "stanno senza dubbio colpendo in maniera preponderante i Paesi in via di sviluppo". Non solo: "L'Italia, insieme all'Unione europea, sta intervenendo per fare fronte alla spropositata e sproporzionata crescita dei prezzi dell'energia, per aumentare la produzione nazionale e accelerare la diversificazione delle fonti di approvvigionamento. Tutto questo riducendo la sua eccessiva dipendenza dalla Russia. Altri Paesi hanno maggiori difficoltà nel farlo e vanno sostenuti".

Ovviamente restano delle priorità, come la questione alimentare: "Nelle regioni più vulnerabili la malnutrizione sta peggiorando e diverse popolazioni rischiano la fame". Allo stesso tempo non mancano le preoccupazioni: "Il Nord Africa è fragile e dipende dalle importazioni per far fronte al suo fabbisogno alimentare - nota Meloni - è per questo che abbiamo avviato, sin dalla scorsa estate, il Rome Mediterranean Dialogue on the Food Crisis, con l'ambizione di adottare iniziative comuni per aumentare la sicurezza alimentare nella regione".

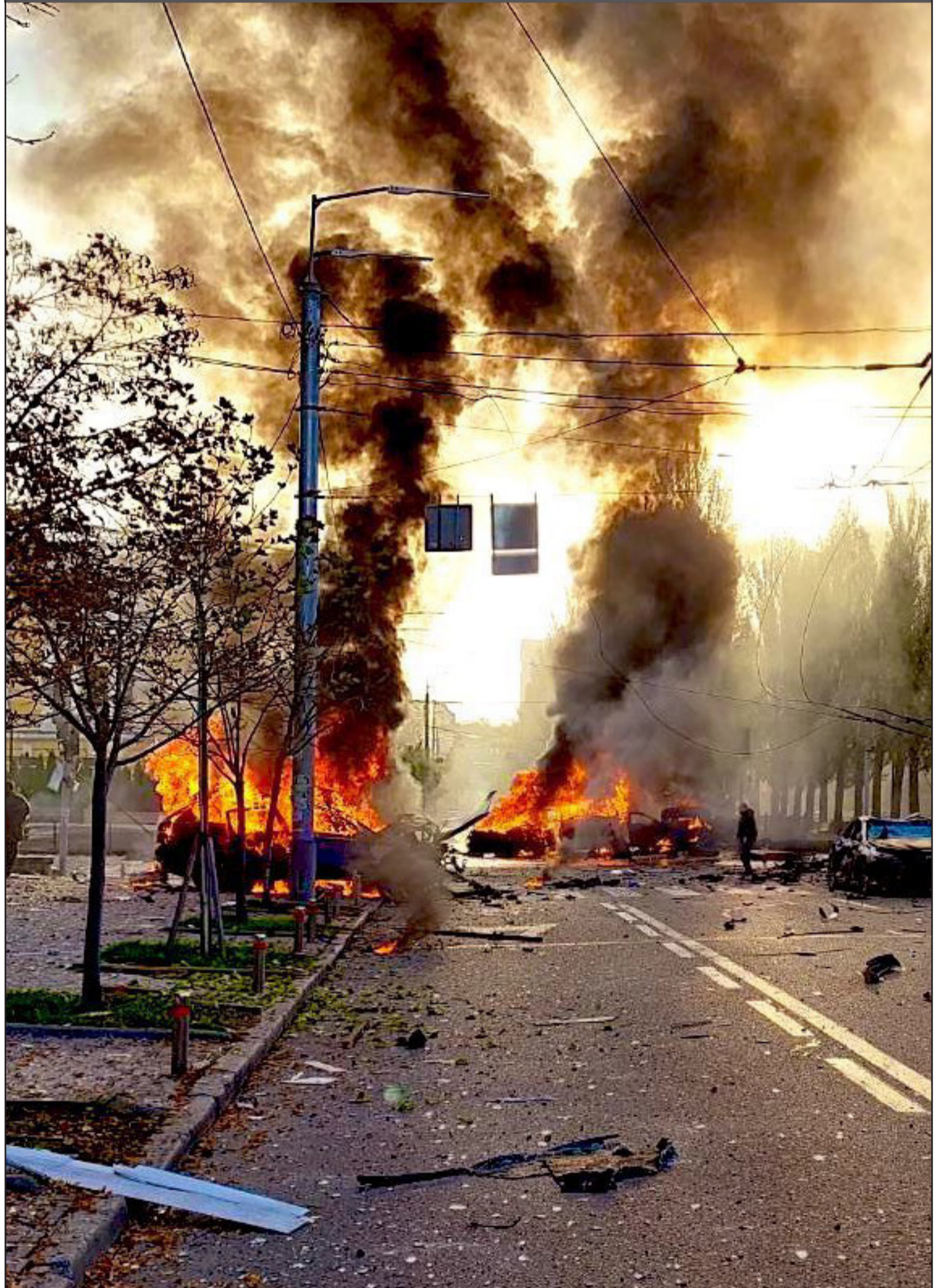
Nel suo discorso al vertice, Meloni continua: "Quando l'Indonesia ha assunto la presidenza del G20, era impossibile prevedere che la Russia avrebbe invaso l'Ucraina e il devastante impatto che ciò avrebbe avuto sull'ordine mondiale e sulle nostre economie. Per riuscire nella sua missione - insiste - il G20 deve avere il coraggio di confrontarsi con le sfide più difficili in agenda, a partire dalle conseguenze del conflitto ucraino in ambito economico, energetico e alimentare che stanno investendo tutti e stanno senza dubbio colpendo in maniera preponderante i Paesi in via di sviluppo".

Meloni, inoltre, ha incontrato a margine del G20 il presidente degli Stati Uniti, Joe Biden. Il colloquio è durato quasi un'ora. Secondo quanto riferito dalla Casa Bianca, i due leader hanno discusso del loro impegno a continuare a fornire all'Ucraina il sostegno necessario per difendersi e a ritenere la Russia responsabile della sua aggressione.

Giorgia Meloni ha poi avuto uno scambio con il presidente turco, Recep Tayyip Erdogan. Come indicato da

## Mosca (in fuga) bombarda Kiev

Pioggia di missili sulla capitale ucraina dopo l'intervento di Zelensky al G20. Borrell: "Recuperato il 50% dei territori occupati dalla Russia"



una nota di Palazzo Chigi, è stato posto l'accento sulla necessità di lavorare insieme per contrastare la migrazione

irregolare e favorire la risoluzione della crisi libica.

Meloni e Erdogan, peraltro, hanno

concordato sull'opportunità di cogliere insieme le vaste potenzialità della regione Mediterranea.



## Il bubbone della spesa corrente

di CLAUDIO ROMITI

**I**n tema di misure economiche, il Governo di destra-centro si trova ad affrontare un sentiero ancor più stretto rispetto a quello di chi lo ha preceduto. Con l'inevitabile tendenza a un aumento planetario del costo del danaro, a cui non potrà sfuggire neppure la Banca centrale europea, una certa disciplina di bilancio non potrà più essere un optional, così come si raccontava ai tempi della maggioranza giallo-verde.

Basta osservare l'andamento del Btp decennale, sul quale si calcola il famigerato spread, per comprendere che le tanto auspicate manovre espansive, antico cavallo di battaglia dei keynesisti di ogni colore, sono oramai giunte alla frutta. L'inflazione ha cominciato a erodere pesantemente il potere di acquisto dei cittadini, penalizzando come sempre in questi casi i ceti più poveri, e la strada di aggiustare i conti pubblici attraverso continue inondazioni di liquidità creata dal nulla non sembra più percorribile.

Ergo, ciò significa che l'unico modo per tacitare i dubbi crescenti di chi continua a prestarci i quattrini è quello di tranquillizzare i mercati circa la sostenibilità del nostro colossale debito pubblico, che ha ampiamente superato il 150 per cento del Pil. E come si tranquillizzano gli investitori interni ed esteri? Semplice: occorre dimostrare che il nostro sistema economico nel suo complesso è in grado di estrarre sufficienti risorse per pagare regolarmente – e in un tempo indefinito – i relativi interessi.

Ma per farlo, venendo a bomba, bisogna evitare che il medesimo debito si avviti su se stesso, a causa di una crescita inaspettata del costo complessivo di detti interessi, che costringa le nostre autorità finanziarie a chiedere nuovi prestiti solo per farvi fronte. Dunque, diventa prioritario contemperare qualunque misura per sostenere lo sviluppo con la necessità di tenere sotto controllo una spesa pubblica che, nel 2021, ammontava al 55,3 per cento del Pil.

Ora, rispetto ad altri Paesi con un analogo livello di spesa pubblica, l'Italia è da sempre caratterizzata da una maggiore percentuale della parte corrente, a scapito della spesa per investimenti. In pratica, spendiamo troppo e male per stipendi e vitalizi – il nostro welfare assorbiva il 45 per cento della spesa pubblica prima della pandemia – e poco per ammodernare e rendere più competitivo il Paese. A tutto questo, poi, sembra aver dato il colpo di grazia una crisi energetica che, soprattutto per una economia di trasformazione come la nostra, ha messo ancor più in evidenza la fragilità italiana. Ciononostante, sia dall'interno della maggioranza e sia dalle cosiddette parti sociali cresce la pressione sull'Esecutivo per allentare ulteriormente i cordoni della borsa, aumentando le pensioni in essere e anticipandone di nuove, tagliando il cuneo fiscale per incrementare i salari e realizzando la mitica flat tax e, dulcis in fundo, aiutando famiglie e imprese con un robusto sostegno economico per pagare le bollette.

Ed ancora una volta mi vengono in mente le parole sempre attuali di Ferdinando Martini, che ai tempi fu governatore dell'Eritrea: "Chi dice che gli italiani non sanno quello che vogliono. Su certi punti, anzi, sono irremovibili. Vogliono la grandezza senza spese, le economie senza sacrifici e le guerre senza morti. Il disegno è stupendo, for-

se è quasi impossibile da effettuare".

## Chi gestisce la politica estera in Italia?

di ANTONIO GIUSEPPE DI NATALE

**L**a telefonata tra il Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella e il presidente francese, Emmanuel Macron è stato un atto, se non concordato con il presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, di ingerenza nella politica estera dell'Esecutivo. Può un Capo dello Stato senza alcuna legittimazione popolare, eletto tra altro da un Parlamento che non rappresentava più l'orientamento politico degli elettori italiani, intervenire in questa delicata vicenda che vede contrapposti gli interessi della Francia e dell'Italia? Il Presidente della Repubblica si può sostituire all'Esecutivo in politica estera?

Le scelte politiche del Governo, in materia di contenimento dei flussi di migranti irregolari, è tra i punti cardine del programma politico dell'Esecutivo del centrodestra che è stato sottoposto al vaglio degli elettori. Avere buoni rapporti con i nostri vicini francesi è sicuramente un qualcosa che va perseguito senza risparmio di tentativi diplomatici, ma è competenza del nostro ministro degli Esteri e del capo del Governo. La disponibilità, alla negoziazione, però, deve essere reciproca!

Dalla nascita del Governo di centrodestra l'ingerenza di ministri francesi ha superato i limiti della decenza istituzionale. Nelle condizioni date, le modalità e i tempi di riavvicinamento con i "cugini" d'Oltralpe devono essere dettati dall'Esecutivo e non dal Capo dello Stato. Il comportamento dei governi francesi, negli ultimi decenni, è stato improntato su politiche che hanno danneggiato l'Italia, in alcuni casi con il concorso del Presidente della Repubblica che ha preceduto i due mandati dell'attuale capo del Quirinale. La guerra voluta da Nicolas Sarkozy contro la Libia di Muammar Gheddafi, avallata dall'ex Capo dello Stato, Giorgio Napolitano, contro il Governo Berlusconi, ebbe l'effetto di destabilizzare la nazione nordafricana. La Libia del dopo Gheddafi è diventata, così, la base operativa dei trafficanti di esseri umani che fanno business sulla pelle dei migranti che li depositano sulle coste siciliane e che, per i nostri partner europei, rappresenta un problema "umanitario" soltanto nostro. Le isole siciliane non sono il confine dell'Europa?

La Francia di Sarkozy non fu certo mossa da motivazioni ideali ma da interessi "personali" e dal tentativo di scalzare il nostro Paese nello sfruttamento delle enormi risorse petrolifere della Libia. È accettabile per uno Stato europeo il comportamento dei francesi al confine di Ventimiglia? È abnorme che i francesi in questi giorni abbiano dislocato al confine 500 gendarmi, palesando una chiara volontà di ritorsione nei confronti del nostro Paese. È veramente da ammirare la pacatezza nei confronti della Francia di Giorgia Meloni e del nostro ministro degli Esteri, Antonio Tajani!

## Zelensky apre il G20 di Bali: gli interventi di Lavrov e Biden

di EDOARDO FALZON

**L**a conferenza del G20 di Bali è iniziata con un videomessaggio del presidente ucraino, Volodymyr Zelensky, che ha presentato ai leader

del "G19" – così lo ha definito lui stesso, escludendo la Russia – una specie di formula per la pace, suddivisa in dieci punti. Il capo di Kiev, però, ha ribadito che "ora non è tempo di negoziare" con Mosca, escludendo di fatto una "Minsk 3".

"Non permetteremo alla Russia – continua Zelensky – di ricostruire le sue forze", nonostante si dica "convinto che ora sia il momento in cui la guerra deve e può essere fermata", così il leader ucraino nel messaggio di apertura del meeting internazionale. Il ministro degli esteri russo, Sergej Lavrov, ha assistito a tutta la proiezione senza lasciare la sala.

Zelensky, parlando categoricamente in ucraino, si è mostrato pronto a raggiungere un accordo con il Cremlino, ma a delle condizioni. La prima, è che venga rispettato il diritto di sovranità ucraino, sottolineando che "non possono esserci scuse per il ricatto nucleare". Solo quando tutte le lezioni belliche della Russia saranno terminate, si potrà redigere un documento di negoziato, che stabilisca i parametri della pace.

LAVROV: NON USARE L'ENERGIA PER SCOPI POLITICI

Poi, è il turno del ministro degli Esteri russo, rappresentante del Cremlino, che provocatoriamente sostiene che la guerra in Ucraina è stata "provocata da Washington". Il suo discorso però si focalizza sul problema energetico, per il quale la Russia ha chiesto la rimozione degli ostacoli discriminatori nei mercati globali, e ha proposto di avviare un dialogo tra fornitori e consumatori.

"Ci siamo espressi a favore del rifiuto di politicizzare questi temi, in primo luogo, rifiutando di usare l'energia per regolare i conti politici, come è stato osservato per molti anni dall'Unione Europea in relazione allo stesso gasdotto Nord stream", ha riferito Lavrov in conferenza stampa.

"Ci siamo espressi – conclude il ministro russo – affinché il G20 si occupi di questioni specifiche", come "la rimozione di ogni ostacolo discriminatorio e artificiale dai mercati mondiali dell'energia e abbiamo proposto, infine, di aprire un dialogo libero e onesto tra i fornitori di energia e i suoi consumatori".

BIDEN RINGRAZIA ERDOGAN PER IL CORRIDOIO DEL GRANO

Il presidente degli Stati Uniti, fresco di una "non sconfitta" alle elezioni di midterm, non perde tempo per incontrare e ringraziare il collega turco, Recep Tayyip Erdogan, a proposito del corridoio del grano. Joe Biden si riferisce all'accordo stipulato ad Ankara grazie alla mediazione della Turchia, dopo che Vladimir Putin si era – in un primo momento – tirato indietro. All'inizio di novembre la Russia aveva annunciato la sospensione dell'accordo. Un patto che, a partire dal 22 luglio scorso, ha permesso il passaggio di circa 10 tonnellate di grano attraverso il Mar Nero, bloccate fino a quel momento dal conflitto in Ucraina, e necessarie per la sopravvivenza dell'Europa e soprattutto dei Paesi in via di sviluppo.

## Imballaggi: dietro l'iper-regolamentazione c'è il virus del declino

di ISTITUTO BRUNO LEONI

**L**a Commissione europea sembra in procinto di approvare una nuova proposta di regolamento sugli imballaggi. L'idea di fondo pare essere – ancora una volta – che il mercato e l'iniziativa imprenditoriale non sono uno strumento per risolvere i problemi

ambientali, ma un ostacolo. Di conseguenza, la proposta prevede una serie di obblighi e divieti orientati a ridurre la quantità di imballaggi e a sostituire i materiali oggi impiegati con altri ritenuti "ecosostenibili".

Sarebbe facile obiettare che questo approccio rischia di penalizzare fortemente quei paesi e quei settori industriali che, rispettando le norme e contribuendo a migliorare le caratteristiche di sicurezza, igieniche e ambientali degli imballaggi, sono diventate eccellenze nel mondo. Ma il problema è molto più ampio. Dietro la proposta di regolamento c'è un atteggiamento ideologico anti-mercato e anti-iniziativa privata che traspare in modo netto da due scelte di fondo.

La prima scelta è quella di penalizzare, attraverso gli imballaggi, i prodotti imballati: cioè di penalizzare l'organizzazione industriale del lavoro e delle catene distributive, a favore di un accorciamento delle filiere e del mitologico km0. Sfortunatamente per la Commissione, non c'è alcuna evidenza che le produzioni a km0 e le filiere corte siano più sostenibili, dal punto di vista ambientale, rispetto a industrie più organizzate e complesse. Spesso è vero il contrario. Di certo l'accorciamento delle filiere e la moltiplicazione dei centri di produzione e distribuzione riduce la capacità di controllo.

La seconda scelta – coerente, per la verità, con altre in settori quali l'energia e l'automotive – è il continuo abbandono del principio della neutralità tecnologica e del "chi inquina paga", che in teoria si pongono alla base della politica ambientale europea. L'opzione sempre più netta è quella a favore di una politica industriale intrusiva, muscolare, arrogante, la quale dà per scontato di possedere ogni informazione presente, passata e futura e su tali basi obbliga la realtà a conformarsi alla lettera delle norme e ai pregiudizi di politici e burocrati.

Sfortunatamente non è mai stato così e difficilmente lo sarà questa volta. L'Europa sta attraversando da anni una profonda crisi industriale. Sono tante le ragioni dietro questo fenomeno e sarebbe sciocco ricondurlo unicamente a scelte politiche. Sarebbe ancora più sciocco, però, ignorare il contributo che politiche mal concepite hanno dato, stanno dando e daranno al nostro declino.

**L'Opinione**  
delle Libertà  
QUOTIDIANO LIBERALE PER LE GARANZIE, LE RIFORME ED I DIRITTI CIVILI

**QUOTIDIANO LIBERALE PER LE GARANZIE,  
LE RIFORME ED I DIRITTI CIVILI**

**IDEATO E RIFONDATA DA ARTURO DIACONALE**

Registrazione al Tribunale di Roma  
n.8/96 del 17/01/96

Direttore Responsabile: ANDREA MANCIA  
Condirettore: GIANPAOLO PILLITTERI  
Caporedattore: STEFANO CECE

AMICI DE L'OPINIONE soc. cop.  
Impresa beneficiaria  
per questa testata dei contributi  
di cui alla legge n. 250/1990  
e successive modifiche e integrazioni

IMPRESA ISCRITTA AL ROC N.8094

Sede di Roma - Circonvallazione Clodia 76/a -  
00195 - ROMA - red@opinione.it

Amministrazione - Abbonamenti  
amministrazione@opinione.it

Stampa: Centro Stampa Romano -  
Via Alfana, 39 - 00191 - ROMA

**CHIUSO IN REDAZIONE ALLE ORE 19:00**



# TikTok, il tempo sta per scadere

di PETER SCHWEIZER (\*)



In un momento in cui un'invasione di Taiwan da parte della Cina comunista incombe sempre di più, perché preoccuparsi di TikTok?

Destinata agli adolescenti americani, TikTok è un'app mobile per la condivisione di brevi video, di proprietà di una società cinese chiamata ByteDance. Dopo cinque anni sul mercato, ha più di un miliardo di utenti in tutto il mondo. L'app è stata fortemente sospettata per gran parte di quel tempo, poiché gli esperti americani di sicurezza informatica e controspionaggio hanno avvertito della sua enorme portata e dei suoi collegamenti diretti con il Partito Comunista Cinese.

Durante l'amministrazione del presidente Donald Trump, la Casa Bianca ha considerato un divieto totale dell'app. Senatori diversi come Charles Schumer (D-NY) e Josh Hawley (R-AR) hanno guidato l'accusa di vietarlo o costringere la sua società madre a venderlo. Nulla è mai venuto fuori da quella spinta e le trattative di vendita tra ByteDance e sia Microsoft che Oracle non sono riuscite a raggiungere un accordo. L'unica concessione fatta è stata che oggi il traffico Internet da e verso TikTok negli Stati Uniti dovrebbe fluire solo attraverso i server di proprietà di Oracle, che viene pagato da ByteDance per gestire l'app negli Stati Uniti.

Fondamentalmente, tuttavia, la società madre ByteDance non dirà se i dati raccolti tramite l'app passeranno mai nelle mani dei cinesi e al governo cinese. Sebbene abbia un ufficio negli Stati Uniti, i suoi dipendenti lavorano spesso secondo l'ora di Pechino e rispondono ai dirigenti in Cina. Una revisione di Forbes dei profili LinkedIn per i dipendenti di TikTok e ByteDance ha rivelato che 300 di loro hanno lavorato in precedenza per i media statali cinesi, o lo fanno ancora.

Ho notato nel mio recente libro, *Red Handed*, la schiettezza del Ceo di ByteDance nel sottolineare la necessità per l'azienda di seguire la guida del Partito Comunista nelle sue operazioni commerciali. Il problema ha continuato a crescere.

Il senatore Marco Rubio (R-FL) e il deputato Mike Gallagher (R-WI) hanno recentemente scritto un editoriale che sostiene il divieto di operare negli Stati Uniti su TikTok e altri servizi di social media che sono effettivamente controllati dal Pcc. Sostengono in modo convincente che la capacità di TikTok di raccogliere informazioni personali inclusi nomi, cronologia di navigazione

e ricerca, oltre a informazioni sul dispositivo e informazioni sul tracciamento gps, gli conferiscono un potere unico e pernicioso.

Quel potere arriva in due modi, entrambi dannosi. Innanzitutto, l'app è straordinariamente avvincente e lo diventa ancora di più man mano che interagisci con essa. Le sue famose playlist di video "For You" sono guidate da potenti algoritmi che vengono sintonizzati costantemente per darti più di questi video clip di 10-15 secondi che ti piacciono e tenerti incollato allo schermo. Questo è dannoso per i giovani cervelli, addestrandoli a richiedere nuovi stimoli ogni 15 secondi, il che scoraggia la loro capacità di concentrarsi mentalmente, rimanere impegnati su un singolo compito e fermarsi per riflettere. TikTok bombarda deliberatamente ed efficacemente le loro menti in via di sviluppo con l'equivalente digitale di un'altra importazione di fabbricazione cinese: il fentanyl.

Il mese scorso, il presidente del comitato di intelligence del Senato Mark Warner (D-Va.) ha concordato, affermando che Trump aveva ragione a perseguire un divieto. "Questo non è qualcosa che normalmente mi sentiresti

dire, ma Donald Trump aveva ragione su TikTok anni fa", ha detto Warner al Sydney Morning Herald.

L'amministrazione Biden ha annullato gli sforzi del suo predecessore per vietare TikTok ed è attualmente in trattative con la società attraverso il Comitato del governo per gli investimenti esteri negli Stati Uniti (Cfius). Secondo i rapporti pubblicati, una bozza di accordo richiederebbe l'archiviazione esclusiva negli Stati Uniti per tutti i dati di TikTok, il monitoraggio dei potenti algoritmi di raccomandazione dei contenuti di TikTok e la creazione di un consiglio di sorveglianza composto da esperti di sicurezza informatica. I termini della bozza di accordo non richiederebbero a ByteDance di vendere TikTok, come richiesto in precedenza dall'amministrazione Trump.

Il pericolo di questo approccio è evidente: l'app e tutti i dati raccolti rimangono di proprietà di una società cinese che, secondo la legge cinese, è tenuta a fornire questi dati al governo comunista su richiesta, in qualsiasi momento. Come ogni app "gratuita", TikTok utilizza i suoi dati per vendere pubblicità mirata. A differenza di altre importanti app di social media, questi dati sono di-

sponibili per un governo ostile.

La bozza di accordo, che non è stata annunciata né resa pubblica, non ha soddisfatto i critici di TikTok. Il commissario della Fcc Brendan Carr, critico di lunga data di TikTok, ha rinnovato all'inizio di questo mese la sua richiesta al governo degli Stati Uniti di vietare l'app dagli app store di Apple e Google a causa dei rischi per la sicurezza nazionale posti dai suoi legami con la Cina. "Non credo che ci sia una strada da percorrere per qualcosa di diverso da un divieto", ha detto. Parlando di recente in un podcast del Wall Street Journal, ha definito l'app "...l'abbigliamento da pecora. TikTok funziona come uno strumento di sorveglianza molto sofisticato".

Gli specialisti della tecnologia adottano un approccio più dettagliato ai problemi. Separano le minacce poste da TikTok in due categorie: le minacce alla sicurezza nazionale e le minacce di guerra dell'informazione.

Oltre ai rischi per la sicurezza che hanno portato le agenzie governative e persino alcuni appaltatori governativi a vietare l'app dai telefoni di lavoro dei dipendenti, TikTok censura anche le informazioni sensibili al regime comunista cinese. Lo fa regolarmente in Cina, come ci aspetteremmo, ma anche al di fuori della Cina per volere del governo. Inoltre, notano che l'app ha diffuso false informazioni sul virus Covid-19 durante la pandemia e ritengono che la Cina potrebbe potenzialmente farlo di nuovo come parte di più ampi sforzi di propaganda per influenzare il discorso pubblico negli Stati Uniti.

Gli specialisti della tecnologia sollecitano anche un approccio più ampio che si occupi dei "kit di sviluppo software" (Sdk) utilizzati da migliaia di creatori di app come scorciatoie nello sviluppo. Alcuni di questi Sdk raccolgono dati personali dell'utente al di fuori dell'ambito dell'app che li ha installati sul dispositivo. Mentre TikTok riceve tutta l'attenzione a causa della sua immensa popolarità, gli Sdk sono incorporati in migliaia di altre app, dai servizi meteorologici e giochi alle app "mestruali" per le donne. I creatori dell'Sdk ricevono i dati degli utenti da quell'app e, una volta che li hanno, non ci sono restrizioni sulla loro capacità di venderli.

Se la polemica sull'invasione di TikTok serve a qualcosa, sarà sensibilizzare sul fatto che il problema è più profondo e diffuso di una sola stupida app con 136 milioni di utenti americani.

(\*) Tratto dal Gatestone Institute

## La fine delle donne afghane

di CLAUDIA DIACONALE



Il leader dei talebani, Haibatullah Akhundzada, ha reso noto l'ordine - già esecutivo - della piena applicazione della Sharia, ovvero la legge islamica, in Afghanistan. Tradotto: ladri, rapitori e sovversivi saranno puniti con esecuzioni, lapidazioni e mutilazioni. Non solo, le donne possono ufficialmente considerarsi prigioniere in casa: a loro è proibito andare in palestra, negli hammam (i bagni pubblici tradizionali arabi), ai parchi e luna park. Tutto questo, dopo che da più di un anno è già stato negato loro l'accesso all'istruzione.

Il portavoce del ministero della prevenzione del vizio e della promozione della virtù, Mohammad Akif Sadeq Mohajir, ha dichiarato: "Le palestre sono vietate perché gli allenatori sono maschi e si tratta di palestre miste". E, per quanto riguarda gli hammam, "ogni casa ha una stanza da bagno, non ci sarà alcun problema per le donne".

Il portavoce del capo talebano, Zabihullah Mujahid, ha scritto che l'ordine "inderogabile" di Akhundzada è stato emesso dopo un incontro con i giudici. Akhundzada, guida spirituale del movimento islamico fundamenta-

lista, aveva dichiarato: "In quei casi in cui ricorrano le condizioni della legge questa va applicata, è la Sharia e il mio comando, che è obbligatorio". E qualche

giorno prima aveva sostenuto che "il sistema islamico in Afghanistan è nato con la benedizione di molti sacrifici, esaurimento e martirio della popolazio-

ne. Abbiamo protetto la lotta del Jihad contro decine di Paesi occupanti".

Nel recente rapporto "Il dominio dei talebani: un anno di violenza, impunità e false promesse", Amnesty International denuncia le gravissime violazioni dei diritti umani e la massiccia impunità nei confronti dei responsabili.

Una studentessa di 21 anni che studia la Sharia all'università, Raihana, ha commentato così il provvedimento: "L'Islam ovviamente consente di uscire e di andare nei parchi. Quando non hai libertà nel tuo Paese, allora che senso ha viverci?".

Ma i governi di tutto il mondo, dopo aver riconosciuto i talebani, sono troppo impegnati su altre questioni per poter porre l'attenzione a questo spaventoso ritorno all'era buia e rispondere alle domande di tutte quelle persone che, come la studentessa, vorrebbero solamente un po' di libertà.

Ma, come con le donne iraniane, interessa davvero a qualcuno se vengono calpestati i diritti basilari legati alla dignità umana? Evidentemente, no. Per la serie: "Lontano dagli occhi, lontano dal cuore".

Vergogna.



# Logistica e offerta infrastrutturale

di ERCOLE INCALZA (\*)

**R**icordiamo che, anno dopo anno, il pianeta si caratterizza sempre più come un teatro in cui gli attori più o meno sono sempre gli stessi. Invece, sono cambiati o stanno cambiando i riferimenti fisici su cui gli attori si muovono, su cui gli attori recitano. Questa continua e repentina evoluzione delle caratteristiche dei siti nel campo dei trasporti rappresenta una condizione non facile non solo per programmare e per prevedere il breve e medio periodo ma, soprattutto, per disegnare in anticipo le linee programmatiche più coerenti alle esigenze della domanda, più coerenti alle nuove linee tendenziali.

La legge istitutiva del Piano generale dei Trasporti contiene in modo lungimirante, all'articolo 2 (qui riportato), due riferimenti significativi. Il coinvolgimento nella redazione del Piano di più dicasteri (11) e di una rappresentatività rilevante delle Regioni (5); cioè è un atto programmatico che coinvolge più soggetti direttamente e indirettamente interessati, quindi viene prodotto collegialmente.

Viene concepito in modo sistematico l'aggiornamento perché si è convinti che il comparto dei trasporti è in continua evoluzione o involuzione. E gli strumenti di pianificazione non possono assolutamente essere statici. Nasce però una specifica peculiarità dello strumento pianificatorio relativo ai trasporti: un piano della sanità, un piano dell'energia, un piano della Pubblica amministrazione possono essere aggiornati. Un Piano generale dei Trasporti dopo tre anni potrebbe essere reinventato integralmente. Noi abbiamo alcuni esempi concreti: nel 2001 con la delibera del Cipe, numero 121, prendeva corpo una elencazione di opere che interpretava le volontà sempre del Piano generale dei Trasporti iniziale, ma recepiva anche i suoi aggiornamenti. Poi nel 2005 in occasione della definizione delle reti Ten-T c'è stato una ulteriore rilettura programmatica. Con la rivisitazione del documento delle Reti Ten del 2005 e infine nel 2020 abbiamo dato vita al Piano. Ma quali sono i fattori esogeni che rendono forse insufficiente un aggiornamento. E impongono non la redazione di un nuovo Piano, ma richiedono inizialmente la ricerca di un nuovo modo di leggere e interpretare le esigenze dirette e indirette della mobilità delle persone e delle merci. E, solo dopo questo nuovo approccio, prospettano i nuovi scenari possibili e le nuove prospettazioni programmatiche. Per esempio, la pianificazione adottata nella definizione delle Reti Ten ha subito una evoluzione davvero interessante: è passata dalla logica dei Corridoi alla logica dei Nodi. Infatti, nell'edizione del 2011, dopo solo 6 anni dall'edizione del 2005, assumono grande ruolo e funzione le aree metropolitane e i nodi logistici. Diventano determinanti le interazioni tra i nodi e i corridoi.

Ma questo interessante approccio alla dimensione sovranazionale dell'offerta era strettamente legato al fatto che fino, al 2011, vivevamo in una piena funzionalità della Convenzione di Schengen e quindi eravamo sempre più convinti che ci saremmo avviati verso una vera libera circolazione delle persone e delle merci a tal punto che, sempre nella edizione delle Reti Ten, avevamo ipotizzato un Corridoio, il numero 5, che partiva da Lisbona e raggiungeva Kiev. Avevamo anche definito un Corridoio, il numero 8, che partiva da Napoli e raggiungeva Bari e Brindisi per proseguire verso Durazzo e terminare a Varna, nel Mar Nero. Temporaneamente, questo Corridoio fu rivisitato in quanto attraversava una nazione come l'Albania ancora esterna all'Unione europea ma, convinti che in pochi anni avremmo superato questo ostacolo, si decise di recuperare il tratto Napoli-Bari-Brindisi come antenna del Corridoio 1 (Berlino-Palermo, poi diventato Helsinki-La Valletta) verso l'Adriatico. Questa diffusa convinzione verso una organica e libera circolazione si è spenta con l'arrivo della pandemia del 2020 e, stranamente, a questo fenomeno ha fatto seguito un crollo delle varie forme di globalizzazione. Questi fattori esogeni hanno incrinato in modo sostanziale anche le logiche e le linee di produzione.

È entrato in crisi anche un progetto che

sin dal 2008 la Cina, convinta di un teatro economico libero da consolidate logiche di "confine", aveva tentato di disegnare, ricorrendo a un impianto programmatico davvero rivoluzionario, facendo leva sul progetto definito "La Via della Seta". Per alcuni tale iniziativa era apparsa come una chiara azione espansionistica, come un vero controllo su scala mondiale di tutti i processi logistici. Tuttavia, furono sottoscritti accordi e creati appositi fondi finanziari. Lo scorso mese di febbraio il conflitto in Ucraina ha praticamente bloccato questo impianto programmatico.

Jennifer Hillman della Georgetown University ha spiegato: "Quella Via della Seta che Xi Jinping ha lanciato nove anni fa è praticamente bloccata; infatti lo spazio aereo lungo questo itinerario è interdetto, le navi container non possono accedere all'Ucraina e molti ormai si tengono alla larga della Russia; in proposito alcune delle principali compagnie marittime e giganti delle spedizioni come Maersk, Msc, Hapag-Lloyd, Ocean Network Express, Dhl hanno praticamente subito l'annullamento di tutte le prenotazioni per il trasporto merci da e per la Russia".

Certamente, analizzando tutti gli itinerari della Belt & Road Initiative (la Via della Seta), scopriamo che nel territorio della Federazione russa e della Bielorussia passano molti dei corridoi ferroviari. Il Presidente della Epu di Shanghai ha precisato: "Tutti i nostri treni che passano attraverso la Ucraina possono essere dirottati su altre rotte ormai, visto che le spedizioni dirette si sono fermate". È opportuno ricordare che dal 2011 alla fine di gennaio scorso 50 milatreni merci hanno già percorso questa rotta per un totale di 240 miliardi di dollari di valore di beni cinesi di tutti i tipi. Questo itinerario, o meglio questi itinerari, non annullano temporaneamente l'intera intuizione logistica che caratterizza la Via della Seta perché, sono sicuro, che la Cina abbia capito che l'itinerario terrestre non è e non sarà più percorribile. Non lo sarà più perché, anche se i rapporti tra la Russia e la Cina non si incrinano a valle di questa invasione della Ucraina da parte della Russia, tuttavia una quantità di merci di un valore così elevato non potrà più transitare attraverso realtà territoriali con elevato rischio bellico. E allora dovrebbe tornare la portualità mediterranea. Riecco, in realtà, Hub portuali chiave come Algeciras, Valencia, Fos, Genova, Livorno, Venezia, Trieste, Gioia Tauro, Pireo. Riferimenti importanti soprattutto nelle relazioni tra l'area asiatica e quella europea. Appare evidente che tra questi Hub ne compare solo uno nel Mezzogiorno del Paese e non appaiono, invece, gli impianti portuali di Cagliari, di Augusta e di Taranto. Cioè, cominciamo a capire, a valle di questo grave e imprevedibile evento bellico, quanto era interessante per il nostro Mezzogiorno il progetto Belt & Road Initiative e quanto un Paese lontano dal nostro Meridione, come l'Ucraina, condizionasse l'evoluzione dell'intero Mezzogiorno.

Un teatro, quello del Mediterraneo, che ritorna a essere il riferimento portante della logistica tra economia europea e quella asiatica. Molti, giustamente, si chiederanno perché le altre realtà portuali come Cagliari, Taranto e Augusta non siano incluse in questa nuova offerta logistica. La prima risposta è banale: non c'è stata adeguata forza gestionale e, soprattutto, un adeguato supporto alle rispettive autonomie delle autorità portuali in modo da creare le condizioni per trasformare i singoli Hub in veri siti in cui amplificare i margini derivanti proprio dalle attività logistiche. La seconda motivazione è, invece, relativa alla qualità delle società preposte alla gestione di Algeciras, Valencia e Pireo. Tre realtà che non solo hanno ridimensionato e non fatto crescere ulteriormente Gioia Tauro ma hanno, addirittura, messo in crisi la possibile crescita dei nostri porti di Genova, di Trieste e di Taranto.

In proposito, ho più volte ricordato un dato: i porti di Algeciras, Valencia e Pireo

movimentano a testa cinque milioni di Teu all'anno (cioè globalmente tutti e tre movimentano 15 milioni di Teu). Tutti i porti italiani movimentano 10 milioni di Teu all'anno. Quindi la fine di un grande progetto come quello della Via della Seta dovrebbe offrire una grande occasione alla nostra portualità e, grazie al Pnrr, ci sono anche le risorse per rendere questi Hub strettamente interconnessi con le piastre intermodali presenti nelle vaste aree retroportuali.

Per evitare che tutto questo non venga sfruttato dai nostri porti, non solo occorre fare presto ma è indispensabile "vendere" subito e bene questa nuova offerta che stiamo cercando di costruire; cioè i nuovi operatori, quelli che hanno dovuto abbandonare sia il percorso terrestre nei collegamenti tra l'area asiatica e l'Europa, sia i riferimenti gestionali e i relativi accordi con società russe, vogliono utilizzare non semplici Hub portuali ma organici impianti portuali e interportuali che assicurino lo svolgimento di diversi ed articolati servizi.

In realtà, il management che attualmente gestisce le nostre portualità non deve essere vincolato da una norma, quella della legge 84/94, che toglie a ogni singolo ambito gestionale quella autonomia decisionale capace di costruire nuovi assetti organizzativi, quella autonomia capace di dare vita ad assetti societari con realtà intermodali, con piastre logistiche esterne alle stesse realtà portuali, quella autonomia capace di coinvolgere davvero capitali privati attraverso apposite forme di Partenariato pubblico privato (Ppp). Una autonomia a cui deve corrispondere anche la possibilità di utilizzo di una quota dei proventi da Iva che ogni realtà portuale genera. A tale proposito ricordo, ancora una volta, un dato che penso da solo testimoni la miopia e la paura dello Stato nel trasferire risorse sistematiche in tali Hub logistici. Già in passato mi sono chiesto cosa può fare il titolare del sistema portuale di Genova-Savona con la quota percentuale delle risorse del gettito di Iva pari ad appena 16,5 milioni di euro. Ma ancora peggio cosa potrà in futuro fare il titolare del porto di Augusta in cui su un gettito di Iva prodotto dalla movimentazione pari a 1.524.459.665 euro (oltre un miliardo e mezzo di euro) all'Autorità portuale viene trasferito un importo di appena 7.145.965 euro (poco più di sette milioni di euro). Eppure, sembra assurdo ma esiste una legge (Commi 990 e 991 dell'articolo 1 della legge 296/2006) che consentirebbe un utilizzo adeguato di tale gettito. Ma dal 2006 a oggi lo Stato ne ha consentito l'utilizzazione una sola volta per la costruzione della nuova piastra funzionale di Vado Ligure. Forse dopo questa grave e tragica esperienza rivedremo, finalmente, in modo sostanziale l'approccio alla politica delle nostre realtà portuali.

Se entriamo nel merito del trasporto pubblico locale, non possiamo sottovalutare il lungo vuoto decisionale nella realizzazione delle reti metropolitane nelle grandi realtà urbane. Fino alla legge Obiettivo era stato possibile realizzare, praticamente in quasi sessanta anni (dal 1947 al 2001), solo 45 chilometri di reti metropolitane. Con la legge Obiettivo si sono raggiunti i 225 chilometri; un dato quest'ultimo interessante, ma molto lontano da una soglia minima indispensabile per risolvere le esigenze di una domanda di trasporto di oltre 15 milioni di abitanti nelle grandi aree metropolitane del Paese in cui nel 2019 (prima della pandemia) il costo da congestione aveva superato i 3,5 miliardi di euro e la incidentalità in tali realtà urbane si era attestata su una percentuale superiore al 48 per cento dell'intera incidentalità nazionale.

Quest'analisi sintetica è, senza dubbio, metodologicamente poco corretta, ma penso sia utile per convincerci che ormai siamo in presenza, come detto all'inizio, di un teatro economico in continua evoluzione ed è impensabile rincorrere possibili soluzioni pianificatorie quando, nella maggior parte dei casi, oltre a fenomeni

esogeni imprevedibili come la pandemia o la guerra, vengono meno delle condizioni fondamentali come, solo a titolo di esempio:

- la disponibilità di fonti energetiche ed il relativo costo;
- la crescita di alcuni Hub logistici che all'interno del Mediterraneo diventano dominanti;
- l'assenza di autonomie nella gestione di Hub portuali ed interportuali del Paese;
- l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico e la difesa del clima;
- un cambiamento dell'Unione Europea caratterizzato sì dall'ingresso di nuovi Paesi ma, al tempo stesso, disponibile verso un ruolo dominante di alcuni Paesi e quindi verso il ricorso del voto a maggioranza nelle scelte strategiche.

E, allora, quale potrebbe essere lo strumento più idoneo per tentare un possibile impianto programmatico? Sicuramente come primo atto dovremmo fissare alcuni punti chiave che definirei "invarianti procedurali" o "primo approccio obbligato" e cioè:

- un Piano non redatto da un dicastero ma, nel rispetto della legge 245/84 prima richiamata, da una serie di dicasteri e quindi, a mio avviso, dalla presidenza del Consiglio. E ciò perché non siamo in presenza di un Piano di settore e questo è l'elemento che per quasi quaranta anni (dalla Legge 245 del 1984 ad oggi) abbiamo sempre, ribadisco sempre, ignorato;

- una lettura completamente esterna ai fattori nazionali supportata da una analisi capillare dei Piani che l'intero sistema, articolato per Paesi interni alla Unione europea, Paesi esterni all'Ue e presenti nel Bacino del Mediterraneo, Paesi dell'intero assetto internazionale direttamente ed indirettamente interagenti con il Paese, intende portare avanti;

- elencazione urgente di provvedimenti che rendono impraticabile ogni azione programmatica capace di consentire agli attori dell'intero comparto di essere concorrenti con le altre realtà manageriali che gestiscono la offerta delle reti infrastrutturali, delle reti dei servizi legate alla mobilità delle persone e delle merci (facio alcuni esempi: la trasformazione delle Autorità portuali in Spa, la redazione di un Codice Appalti coerente alle esigenze del mercato, una revisione delle forme di Partenariato pubblico privato);

- una rilettura integrale del rapporto con la Unione europea sia nel processo di monitoraggio del Pnrr (particolare attenzione ai tagliandi che si effettueranno nei prossimi mesi), sia nelle attività legate a 3 impianti pianificatori quali: Fondo di sviluppo e coesione 2014-2020 (ci sono 30 miliardi neppure impegnati che si perdono entro il 31 dicembre 2023), fondo di Sviluppo e coesione 2021-2027 (una disponibilità di circa 73 miliardi ma allo stato priva di riferimenti propositivi) e l'assurda logica dei Pon e dei Por;

- le Reti Ten-T (in corso di aggiornamento definitivo) in cui viene dato grande peso a due interazioni funzionali tra il Mare Mediterraneo e il Mare del Nord attraverso i Corridoi Rotterdam- Genova e Trieste-Rotterdam;

- una rilettura dell'articolo 117 della Costituzione non per dare vita ad una sua revisione ma per dare adeguata attuazione e motivazione ai Livelli essenziali delle prestazioni (Lep); questo particolare riferimento non solo affronta il tema dei servizi ma potrebbe creare le condizioni per una rilettura integrale delle strategie mirate al rilancio delle Regioni del Mezzogiorno (i cittadini del Sud hanno un reddito pro capite pari a 17.400 euro e quelli del Centro Nord hanno un reddito pro capite di 36mila euro);

- una rilettura delle motivazioni che mantengono 7 Regioni del Paese, nel rispetto del Regolamento 1260/1999 del Consiglio Ue, all'interno dell'Obiettivo 1. Cioè Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Molise, Sicilia e Sardegna hanno un Pil pro capite inferiore al 75 per cento della media comunitaria. Ricordo che fino al 2006 era rimasta in Obiettivo 1 solo la Calabria.

(\*) *Tratto dalle Stanze di Ercole*