

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

Sistemi di Logistica

Anno XVI - n. 1

Marzo 2023

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (NA)
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 **La logistica da “riannodare”**

[Umberto Cutolo, Rocco Giordano]

ENERGIA

5 **Green Deal Industrial Plan**

16 **Il Piano REPower EU**

21 **L'energia oggi**

[Antonello Pezzini]

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

26 **Misure tariffarie e riflessioni**

[Francesco Del Vecchio]

LOGISTICA

35 **L'interporto di Trieste - Boruso**

[Rocco Giordano]

DOCUMENTI

38 **In ricordo di Franco Frattini**

[Tullio Cappelli]

RECENSIONI

41 **Io attraverso senza guardare**

[Virginia Giordano]

NULLA SARA' COME DOPO

La logistica da "riannodare"

di ROCCO GIORDANO,
UMBERTO CUTOLO

Da anni, ormai, gli operatori e gli stakeholders del settore dei trasporti e della logistica stigmatizzano il «totale abbandono» delle politiche per il comparto, in particolare per quanto riguarda la distribuzione urbana delle merci e il trasporto pubblico locale. La conseguenza più immediata di questo «totale abbandono» è che nell'attuale momento di forte crisi di sistema, non c'è ancora una visione di quello che è necessario fare per «allineare» il tema della mobilità verso quella politica sistemica che stiamo invocando da tempo.

Negli ultimi anni, di fronte al susseguirsi di crisi impreviste (anche se non sempre imprevedibili), è diventato un luogo comune affermare che ogni crisi è occasione di crescita, magari attribuendone la paternità di volta in volta a John Fitzgerald Kennedy, ad Albert Einstein o ad altri nomi illustri, per rafforzare un concetto che in realtà è abbastanza banale concepire ed esprimere, ma non altrettanto individuarne i percorsi e metterli in pratica.

Per trovare la via capace di far superare al sistema logistico italiano l'attuale fase di aspra difficoltà, occorre pertanto partire da un'analisi - sia pure per grandi linee - della concatenazione delle crisi che hanno ridotto l'economia globale sempre più in affanno e la filiera logistica sempre più spezzata, per cercare quel punto di equilibrio che consenta di ritrovare le sinergie funzionali a ridare competitività ai sistemi.

Prima il Covid-19 che con i lockdown su scala mondiale ha sconvolto la distribuzione marittima via container, sbilanciandone il posizionamento, rialzando vertiginosamente i costi dei noli e provocando gravi difficoltà nel reperimento delle materie prime, poi il conflitto in Ucraina, scatenato dalla Russia di Putin (ma consentito dalla Cina di Xi Jinping) che ha fatto schizzare verso l'alto i costi dell'energia, hanno costretto governi e imprese occidentali a contromisure in grado di ridurre le dipendenze che il secondo Novecento aveva beatamente creato, nell'illusione che l'equilibrio politico mondiale fosse ormai acquisito e immutabile. E, invece, le crisi ci hanno risvegliato da un lungo sonno per insegnarci che nulla sarà più come prima.

I governi e le imprese occidentali sembrano aver capito la lezione e stanno imboccando il più rapidamente possibile la strada se non dell'autonomia, almeno della non dipendenza in settori strategici: forniture alternative e più prossime alle fabbriche e ai mercati, aumento e diversificazione della produzione di energia e di componentistiche fini. Perché la competizione con le immense «democrazie» asiatiche, anche se non si trasformerà in lotta aperta

(anzi proprio perché non si trasformerà in lotta aperta), rende comunque inevitabile che lo scacchiere geo-economico globale venga ridisegnato nei suoi equilibri generali e di conseguenza anche - e soprattutto, per quel che ci interessa ai fini di nostro ragionamento - nelle sue direttrici di movimento, nei suoi nodi di connessione, nella funzionalità dei suoi collegamenti. In una parola, nel territorio.

È lì, incardinato nel territorio, dunque, quel punto di equilibrio per il sistema dei trasporti e della logistica che costituisce la risposta alla nostra domanda su come sfruttare le crisi per trasformarle in occasione di crescita. È lì che bisogna concentrare gli sforzi per esaminare attentamente e studiare nel dettaglio i comportamenti della domanda di mobilità.

Si tratta di un compito non facile di fronte all'incoerenza e alla disomogeneità dei dati di cui disponiamo, ma il mercato non attende gli statistici e, dunque, allo studioso non resta che segmentare il proprio punto d'osservazione, rovesciando il binocolo della globalizzazione per passare dalla visione globale a quella dei singoli territori e all'imprenditore lavorare su un'offerta dei servizi che il cliente deve trovare efficace rispetto ai propri bisogni di mobilità e competitività. In altre parole, è necessario leggere in modo radicalmente nuovo la politica economica dei trasporti e della logistica per renderla capace di «coniugare» le scelte di settore con il resto della economia del territori.

Lo vediamo con chiarezza sul versante delle merci, per le quali le industrie moderne chiedono che siano garantite consegne rapide, attraverso frequenti e stringenti programmazioni su reti di distribuzione sempre più vaste. La crescita di valore per unità di peso delle merci trasportate, la diffusione di modalità di produzione e consegne just in time, il miglioramento richiesto dall'efficienza logistica sono leve competitive che si esprimono nella massima attenzione al rapporto tempo/qualità/prezzo del trasporto e della logistica.

La logica delle connessioni di rete è, dunque, il tema principale per affrontare il nodo delle politiche infrastrutturali ed è il primo punto su cui focalizzare l'attenzione e la relazione economica tra accessibilità e sviluppo economico dell'area - in relazione alle politiche territoriali - per focalizzare in modo puntuale le politiche dei trasporti e della logistica. È necessario, dunque, non solo riscoprire il finalismo economico dei trasporti e le sue dinamiche evolutive, ma anche spostare l'attenzione da un'ottica delle valutazioni che guardano alla «distanza» e non al «tempo» dello spostamento dei trasporti e logistica a una che introduca il valore del tempo nella quantificazione economica.

In realtà è proprio la globalizzazione a spingerci in questa direzione chiedendo, per superare le crisi, una rete di collegamenti e di servizi sempre più connessa e competitiva. SRM ha elaborato uno studio sulle prospettive che si aprono sulle rotte dell'Artico per conto dell'Istituto San Paolo di Torino. Il risultato è stato che nello spazio degli ultimi 30 anni alla geografia fisica si è sostituita quella economica e a quest'ultima, adesso, quella funzionale.

Ma la geografia funzionale che cos'è se non la lettura economica del territorio che attraverso interventi mirati lo renda economicamente efficiente? Per parte nostra sosteniamo da tempo che nei nuovi equilibri geo-economici che si vanno ridisegnando, il nostro Mezzogiorno ha la possibilità di recuperare un nuovo protagonismo svolgendo il suo ruolo di cerniera tra due grandi blocchi geografici: l'Europa occidentale e l'Africa Mediterranea. A condizione che il territorio del Sud Italia sia dotato di quegli strumenti infrastrutturali, amministrativi, funzionali in grado di esaltare questo compito. In altre parole, attraverso la Macroregione Mediterranea, intesa come saldatura tra i due continenti, che ormai è alle soglie dell'approvazione ufficiale da parte dell'Unione europea, per aggiungersi alle altre quattro (Mar Baltico, Danubio, Adriatico-Ionio e Alpina) varate guardando soprattutto alle loro ricadute ambientali. È l'ora - e il momento più propizio - per vararne una con un occhio più attento all'economia.

UMBERTO CUTOLO
u.cutolo@mclink.it

ROCCO GIORDANO
r.giordanoeditore@gmail.com

COME TRASFORMARE GLI AIUTI DI STATO IN SUPPORTO ALLA CRISI DI TRANSIZIONE

Green Deal Industrial Plan

di ANTONELLO PEZZINI

Nella bozza che la Commissione Ue ha inviato, il 01/02/23, agli Stati membri, c'è la proposta per trasformare il quadro temporaneo di crisi per gli aiuti di Stato in un quadro temporaneo **«di crisi e transizione»** per facilitare e accelerare la transizione verde.

La proposta, parte del Piano industriale Green Deal, e mira a garantire un accesso più rapido ai finanziamenti per le imprese attive nell'Ue, a stimolare una più rapida introduzione delle rinnovabili, e a sostenere la decarbonizzazione dell'industria e la produzione di attrezzature per la transizione verso lo **zero netto: Zero emissioni climalteranti lungo l'intero ciclo di produzione**. Le nuove disposizioni saranno in vigore fino al 31 dicembre 2025. Il nuovo piano industriale del Green Deal, con il titolo: **“Un piano industriale Green Deal per l'era Net-Zero”**¹ si basa su quattro pilastri:

- 1- Un contesto normativo prevedibile e semplificato;
- 2- Accesso più rapido a sufficienti finanziamenti;
- 3- Abilità;
- 4- Commercio aperto a catene di approvvigionamento resilienti.

1° Pilastro: Un contesto normativo prevedibile, coerente e semplificato

Dalla nascita del Mercato comune, nel 1957, l'Unione europea ha perseguito la realizzazione di un contesto normativo solido e omogeneo, con l'obiettivo di consolidare un **“Mercato Unico”**, con una legislazione che garantisca il principio della **cittadinanza europea** per tutti i cittadini², con una sufficiente omogeneità nelle disposizioni legislative e regolamentari, con l'obiettivo di superare il mero concetto di “Mercato Interno”.

Con l'obiettivo di sviluppare la competitività industriale, la Commissione presenterà, a breve, tre proposte chiave per la competitività industriale.

L'obiettivo è consolidare il mercato unico anche attraverso gli incentivi

¹ COM (2023) 62 final. del 01/02/2023, per ora redatto solo in **Inglese**

² Trattato dell'Unione europea, Art 9:

L'Unione rispetta, in tutte le sue attività, il principio dell'uguaglianza dei cittadini, che beneficino di uguale attenzione da parte delle sue istituzioni, organi e organismi. **È cittadino dell'Unione chiunque abbia la cittadinanza di uno Stato membro. La cittadinanza dell'Unione si aggiunge alla cittadinanza nazionale e non la sostituisce.**

- sulla scia dei valori indicati nei documenti del Green Deal, verrà proposto un quadro normativo semplificato, per la realizzazione di diversi prodotti fondamentali, per raggiungere gli obiettivi di neutralità climatica, come: batterie, celle a combustibile, pompe di calore, elettrolizzatori, tecnologie di cattura e stoccaggio del carbonio;
- dopo un'analisi specifica di diversi settori sensibili, si dovrà procedere alla identificazione di quegli obiettivi che sono necessari, sia per sviluppare una solida capacità industriale entro il 2030, sia per garantire che le dipendenze strategiche non mettano a rischio la transizione verde. In questo processo verrà presa in considerazione, sia l'intera catena dell'offerta, sia l'incidenza della dipendenza transfrontaliera³, in modo che le forniture non diventino un collo di bottiglia nel processo di uno sviluppo verde;
- un ulteriore sforzo verrà rivolto, sia alla riduzione della durata delle procedure di autorizzazione, sia a migliorarne la prevedibilità, definendo termini specifici, per le diverse fasi delle autorizzazioni, attraverso un rafforzamento significativo delle capacità amministrative degli Stati membri, introducendo, ad esempio, uno "**Sportello unico**", cioè un unico punto di contatto, per gli investitori e per le parti interessate industriali, durante l'intero processo amministrativo.

I provvedimenti da emanare, in ossequio al Net-Zero Act, dovrebbero definire alcuni criteri semplici e operativi, per identificare i progetti rivolti alle filiere di interesse strategico, in modo da poter garantire che tutti gli Stati membri continuino a beneficiare delle opportunità industriali innovative, soprattutto attraverso progetti strategici, accessibili sia alle regioni sviluppate, sia a quelle meno sviluppate.

Questi i principi:

- Le norme europee, applicabili allo stesso modo, nel mercato unico, hanno il potere di: promuovere l'introduzione di tecnologie pulite e digitali;
- anticipare e sviluppare standard europei di alta qualità;
- fornire alle industrie dell'UE un importante vantaggio competitivo, anche a livello globale. Per promuovere l'innovazione, la Commissione ha la possibilità di istituire "**sandbox regolamentari**"⁴ per consentire una rapida sperimentazione e un'innovazione "dirompente" per testare nuove tecnologie. Le-

Uno Sportello unico dovrà essere l'unico punto di contatto per gli investitori e le pratiche amministrative

³ Ciò apre la strada al CBAN: Tassazione della CO₂ alle frontiere dell'Europa, prevista dal "Fit for 55 %"

⁴ **La sandbox regolamentare** è un progetto innovativo, realizzato dal MEF (Ministero di Economia e Finanza), in collaborazione con l'IVASS (Istituto di Rivalta delle Assicurazioni), la Banca d'Italia e la CONSOB e rappresenta un importante passo avanti per la digitalizzazione del Paese. Si tratta di un ambiente controllato nel quale operatori tradizionali e del FinTech / InsurTech sperimentano prodotti e servizi tecnologicamente innovativi, beneficiando di un regime semplificato transitorio, in costante dialogo e confronto con le Autorità di vigilanza.

sandbox regolamentari⁵ possono aprire la strada alle semplificazioni del processo di autorizzazione/certificazione, necessarie per l'immissione dei prodotti sul mercato.

Le amministrazioni pubbliche dell'UE spendono circa il 14% del PIL⁶ (circa 2 mila miliardi di euro all'anno) per l'acquisto di servizi, lavori e prodotti.

La Commissione è in grado di definire le caratteristiche di sostenibilità e gli altri requisiti per i prodotti net-zero, utilizzando gli strumenti giuridici disponibili e le norme dell'UE esistenti. La Commissione ha intenzione di proporre una legge sulle **materie prime critiche**. La produzione di tecnologie dell'UE, a zero emissioni, è possibile solo se è garantito l'accesso alle pertinenti materie prime critiche, anche diversificando l'approvvigionamento e riciclando le materie prime, per ridurre la dipendenza dell'UE da forniture provenienti da paesi terzi. I processi tesi al riciclo e alle nuove lavorazioni possono garantire elevati standard ambientali e sviluppare nuovi "bio-sostituti". Ci sono già stati successi tangibili: oggi, ad esempio, alcune aziende dell'UE stanno usando lignina, derivante dal legno, nelle batterie, invece della grafite.

Inoltre, per far fronte agli elevati costi dell'energia e sostituire i combustibili fossili con energie rinnovabili, più economiche, sono stati compiuti passi importanti. Ad esempio, nel 2022, l'energia eolica e solare rinnovabile, nell'UE, ha superato i 400 GW, con un aumento di oltre il 25% rispetto al 2020. In futuro, il regolamento sulla progettazione ecocompatibile per prodotti sostenibili⁷ verrà applicato a una gamma più ampia di prodotti, e amplierà ulteriormente i requisiti di sostenibilità, in cui eccelle l'industria dell'UE.

La Commissione intende proporre **una legge sulle materie prime critiche**. E' possibile la produzione di tecnologie dell'UE, a zero emissioni, solo se è garantito l'accesso alle pertinenti materie prime critiche, anche diversificando l'approvvigionamento e riciclando le materie prime, per ridurre la dipendenza dell'UE da forniture provenienti da altri paesi. Questo atto giuridico, voluto dalla Commissione, ha lo scopo di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento dell'UE, anche rafforzando l'impegno internazionale, facilitando l'estrazione (se del caso), la lavorazione e il riciclaggio, garantendo nel contempo elevati standard ambientali, e continuando la ricerca e l'innovazione, ad esempio

È possibile la produzione di tecnologie dell'UE solo se è garantito l'accesso alle materie prime che sono una criticità

⁵ La Commissione intende pubblicare una guida che mostri i casi d'uso di **sandbox regolamentari**, banchi di prova e laboratori viventi, al fine di sostenere i responsabili politici e gli innovatori nel loro approccio alla sperimentazione nell'UE, entro l'estate del 2023

⁶ 2019, il PIL UE-27 è stato di circa 14.000 miliardi di euro

⁷ La politica di progettazione ecocompatibile dell'UE stabilisce norme armonizzate per i prodotti connessi all'energia, su aspetti quali: il consumo di energia, il consumo di acqua, i livelli di emissioni e l'efficienza dei materiali, stimolando sia la domanda che l'offerta di prodotti più sostenibili. Direttiva 2009/125/UE

per ridurre l'uso di materiali, e sviluppare prodotti basati su “bi-o-sostituti”.

2° Pilastro: Accesso più rapido a sufficienti finanziamenti

Le quote di mercato dell'industria dell'UE sono sotto forte pressione, soprattutto perché le sovvenzioni all'estero stanno creando condizioni di disparità. Ciò richiede che l'accesso ai finanziamenti, per l'industria net-zero, sia esteso e accelerato. Questo rappresenta il secondo pilastro del **Green Deal Industrial Plan**.

Alcuni interventi realizzati nel mondo:

- **L'Inflation Reduction Act (IRA) degli Stati Uniti** è in grado di mobilitare oltre 360 miliardi di USD, entro il 2032 (circa 330 miliardi di EUR);
- Del **Piano Made in China 2025**, fa parte il Piano quinquennale di 143 miliardi di euro, all'anno, che prevede sussidi e crediti di imposta, mirati a ridurre la dipendenza energetica della produzione industriale cinese dall'importazione di prodotti e di servizi intermedi, per raggiungere un'autosufficienza del 70% dai Paesi avanzati. La riserva cinese di investimenti, annunciati nelle tecnologie pulite, supera i 280 miliardi di dollari (circa 260 miliardi di euro);
- **I piani di trasformazione verde del Giappone** mirano a raccogliere fino a 140 miliardi di euro, attraverso obbligazioni di "transizione verde";
- **L'India** ha presentato il **Production Linked Incentive Scheme**, per migliorare la competitività in settori come il solare fotovoltaico e le batterie;
- **Il Regno Unito, il Canada**, e molti altri hanno presentato i loro piani di investimento nelle tecnologie pulite.

I finanziamenti dell'UE, e quelli nazionali, svolgono un ruolo importante nella promozione dell'innovazione, della produzione, dell'introduzione e del relativo rafforzamento delle reti e delle infrastrutture, a zero emissioni nette. I finanziamenti privati saranno fondamentali per sbloccare gli investimenti per l'industria net-zero. Nell'ambito di NextGenerationEU, i 27 piani nazionali per la ripresa e la resilienza, redatti dagli Stati membri, e finanziati dal dispositivo per la ripresa e la resilienza (RRF), mettono già a disposizione 250 miliardi di EUR per misure verdi, compresi gli investimenti a sostegno della decarbonizzazione dell'industria. Orizzonte Europa⁸ dedica 40 miliardi di euro alla ricerca e all'innovazione del Green Deal, anche in collaborazione con l'industria.

Le politiche di coesione mettono a disposizione circa 100 miliardi di EUR per la transizione verde, compreso il **Fondo per una transizione giusta**.

⁸Il 9° Programma quadro di ricerca e innovazione (PQRI) 2021/2027

I finanziamenti dell'UE e quelli nazionali, svolgono un ruolo importante nella promozione dell'innovazione e della produzione

La Commissione intende ora **concedere maggiore flessibilità agli Stati membri** per concedere aiuti limitati a zone accuratamente definite e su base temporanea. La Commissione consulterà gli Stati membri su una proposta di adeguamento temporaneo delle norme sugli aiuti di Stato, fino alla fine del 2025, per accelerare e semplificare ulteriormente, procedure più semplici e approvazioni rapide. Queste modifiche aiuteranno inoltre gli Stati membri a realizzare progetti specifici, nell'ambito dei piani nazionali di ripresa, che rientrano nel loro ambito di applicazione.

E' intenzione della Commissione adattare le norme sugli **aiuti di Stato, per un periodo di cinque anni**, fatte salve le condizioni necessarie per limitare le distorsioni del mercato unico. La proposta potrebbe essere attuata attraverso la modifica del Temporary Crisis Framework (TCF), che sarà trasformato nel **Temporary Crisis and Transition Framework (TCTF)** per gli aiuti di Stato, e potrebbe articolarsi su cinque assi:

1. Semplificazione degli aiuti per la diffusione delle energie rinnovabili;
2. Semplificazione degli aiuti alla decarbonizzazione dei processi industriali ;
3. Regimi rafforzati di sostegno agli investimenti, per la produzione di tecnologie strategiche a zero emissioni, inclusa la possibilità di concedere aiuti più elevati per compensare gli aiuti ricevuti per progetti simili da concorrenti situati al di fuori dell'UE, garantendo nel contempo la proporzionalità di tali aiuti;
4. Aiuti più mirati per nuovi grandi progetti di produzione in catene strategiche di zero valore netto, tenendo conto delle carenze di finanziamento globali;
5. Aumento significativo delle soglie di notifica per gli aiuti di Stato in questi settori.

Finanziamenti UE

Per sostenere la transizione verso il raggiungimento degli obiettivi di zero emissioni dell'UE e di REPowerEU, con fonti diversificate e forniture sicure, l'UE dovrà continuare a fare affidamento su un'industria competitiva, in grado di raggiungere le zero emissioni.

Sono necessari maggiori investimenti entro il 2030, nella produzione di tecnologie net-zero, visti gli ambiziosi obiettivi europei e la concorrenza internazionale.

La Commissione continuerà a fornire sostegno agli Stati membri per progettare, sviluppare e attuare le riforme, nonché contribuire a rafforzare la capacità amministrativa degli Stati membri, per garantire un'attuazione efficace dei finanziamenti. I finanziamenti dell'UE sono fondamentali per:

- evitare di frammentare il **mercato unico**, a causa dei diversi livelli di sostegno nazionale;

Per le zero emissioni dell'UE e di REPowerEU si dovrà continuare a fare affidamento su un'industria competitiva

- facilitare la **transizione verde** in tutta l'Unione;
- evitare di esacerbare le **disparità regionali**;
- colmare il divario tra i finanziamenti attualmente disponibili e le **esigenze di finanziamento**;
- potenziare l'**industria net zero**.

Repower-EU

Grazie all'accordo raggiunto alla fine del 2022, il sostegno dell'UE alla transizione sarà ora aumentato con i finanziamenti aggiuntivi del REPowerEU: ulteriori sovvenzioni **RRF** (Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza) e 20 miliardi di EUR saranno a disposizione degli Stati membri per promuovere l'inverdimento dell'industria, per sostenere i progetti industriali dell'UE a zero emissioni, e per assistere le industrie ad alta intensità energetica. Gli Stati membri potranno inoltre destinare le sovvenzioni della riserva di adeguamento alla Brexit: 5,4 miliardi di EUR, agli obiettivi ambientali. Inoltre, potranno utilizzare i restanti prestiti RRF (225 miliardi di EUR), con un consistente prefinanziamento, per questi investimenti e riforme⁹.

Programma InvestEU

Il programma InvestEU si trova in una posizione ideale per stimolare gli investimenti net-zero nell'UE. InvestEU è lo strumento dell'Unione per catalizzare gli investimenti privati nei settori prioritari dell'UE. Attraverso la BEI, il FEI, la BERS e altri 14 partner esecutivi, l'UE sostiene gli investimenti pubblici e privati nell'innovazione tecnologica e industriale, a zero emissioni. Esempi di progetti che possono essere sostenuti sono:

- ricerca e Sviluppo Industriale per le batterie;
- riciclaggio di materie prime critiche;
- impianti dimostrativi per la produzione di materiali nella catena di approvvigionamento di batterie per veicoli elettrici;
- tecnologie di propulsione a idrogeno;
- impianti innovativi per biocarburanti avanzati;
- attrezzature per tecnologie di produzione avanzate nella lavorazione dell'acciaio.

InvestEU può mobilitare oltre 372 miliardi di EUR di finanziamenti pubblici, ma soprattutto privati, grazie al sostegno della garanzia del bilancio dell'UE, pari a 26,2 miliardi di EUR. Entro la fine del 2023 dovranno essere impegnati 14,83 miliardi di EUR, tramite garanzie dell'UE, e resteranno 11,37 miliardi di EUR, per il periodo 2024-2027. In particolare, l'eliminazione delle attuali limitazioni al finanziamento dei progetti di produzione darebbe luogo a un aumento della domanda e dell'utilizzo della garanzia dell'UE, da parte dei partner esecutivi. Pertanto, la Commissione

È possibile mobilitare oltre 372 miliardi di euro di finanziamenti grazie al sostegno della garanzia di bilancio

⁹ Ciò si aggiunge alle possibilità di trasferimento esistenti del 5% dai fondi della politica di coesione (fino a 17,9 miliardi di EUR).

sta valutando come aumentare il finanziamento complessivo di InvestEU, in particolare per il periodo che va dal 2024 al 2027.

Fondo per l'innovazione

Il fondo per l'innovazione sostiene lo sviluppo e l'introduzione di tecnologie e soluzioni innovative per:

- decarbonizzare l'industria ad alta intensità energetica;
- promuovono l'energia rinnovabile;
- lo stoccaggio di energia (comprese le batterie e l'idrogeno);
- rafforzare le catene di approvvigionamento a zero emissioni;
- supportare la produzione di componenti critici per batterie;
- sostenere energia eolica e solare;
- diffondere gli elettrolizzatori;
- utilizzare le celle a combustibile;
- estendere l'uso delle pompe di calore.

Nell'arco del decennio saranno disponibili, grazie al fondo, circa 40 miliardi di EUR. La Commissione lancerà nell'autunno 2023 una prima asta, o offerta competitiva, per sostenere la produzione di **idrogeno rinnovabile**. **I vincitori di questa asta riceveranno un premio fisso per ogni kg di idrogeno rinnovabile, prodotto in un periodo di 10 anni**. Questo intervento avrà un impatto simile al credito d'imposta, inserito nel pacchetto dell'IRA statunitense, con la differenza che il premio, basato sulle offerte ricevute, renderà il sostegno dell'UE conveniente, veloce e semplice nell'erogazione. I termini e le condizioni di questa prima asta pilota, con un budget indicativo di 800 milioni di EUR, saranno annunciati nel giugno 2023. Questa asta pilota sarà seguita da ulteriori aste, o altre forme di sostegno alla produzione e all'uso dell'idrogeno, previste dal REPowerEU, per questo combustibile alternativo.

Fondo sovrano europeo

Prima dell'estate del 2023, la Commissione intende dare una risposta strutturale alle esigenze di investimento, proponendo un **Fondo sovrano europeo**, nel contesto della revisione del quadro finanziario pluriennale. L'obiettivo è preservare un vantaggio europeo su tecnologie critiche ed emergenti, che acquistano sempre più importanza per le transizioni verdi e digitali, quali:

- le tecnologie informatiche;
- la microelettronica;
- l'informatica quantistica;
- l'intelligenza artificiale;
- la biotecnologia;
- le bioproduzioni;
- le nuove tecnologie net-zero.

*Quelli che faranno
la transizione ecologica
potranno contare
sul finanziamento dell'EU*

Questo strumento europeo si baserà sull'esperienza di progetti multinazionali coordinati nell'ambito degli IPCEI e cercherà di migliorare l'accesso di tutti gli Stati membri a tali progetti, salvaguardando in tal modo la coesione e il mercato unico dai rischi **causati dalla disparità di disponibilità degli aiuti di Stato**. La Commissione collaborerà con gli Stati membri nella progettazione del Fondo sovrano per garantire che soddisfi le rispettive esigenze.

Alcune riflessioni sull'utilizzo degli aiuti di stato, concessi in occasione del Covid

Autorizzati: 672 miliardi di euro, e il relativo utilizzo, da parte di alcuni Stati:

Germania	53 %
Francia	24 %
Italia	5 %

Come è noto, la possibilità di concedere aiuti di stato, pur autorizzati, è inversamente proporzionale all'ammontare del debito pubblico, cioè più alto è il debito, minore è la possibilità consentita. Per questo motivo gli Stati più indebitati, come l'Italia, sono contrari ad una apertura in questo senso, ma sollecitano la nascita di un **Fondo sovrano**, da tutti utilizzabile, allo stesso modo.

Debito/PIL 3° Trimestre 2022:

Germania	66,6 %
Grecia	178,2%
Italia	147,3 %
Portogallo	120,1 %
Spagna	115,6 %
Francia	113,4 %
Belgio	106,3 %

3° Pilastro: Abilità

La transizione verde deve essere inclusiva e incentrata sulle persone, per garantire risultati equi e giusti, generando posti di lavoro di qualità e senza lasciare indietro nessuno. L'economia europea contava 4,5 milioni di **posti di lavoro verdi**, nel 2019, rispetto ai 3,2 milioni del 2000¹⁰.

La transizione verde amplificherà la domanda di nuove competenze a tutti i livelli, richiedendo un miglioramento e una profonda riqualificazione della forza lavoro.

La transizione verde deve essere inclusiva e incentrata sulle persone, per garantire risultati equi e giusti

¹⁰Sulla base della **definizione di Eurostat** su posti di lavoro verdi ("Occupazione nel settore dei beni e servizi ambientali"), Eurostat "Economia ambientale - statistiche sull'occupazione e la crescita", dati, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-spiegato/index.php?title=Economia_ambientale_%E2%80%93_statistics_on_employment_and_growth&oldid=583805#Development_of_key_indicators_for_the_environmental_economy.

La sola industria delle batterie stima che avrà bisogno di altri 800.000 lavoratori entro il 2025.

Nel prossimo decennio, ci sarà una feroce competizione per i talenti. Il **Green Deal Industrial Plan** deve puntare sulle competenze, green e digitali, a tutti i livelli, mettendo, al centro del piano, l'inclusività delle donne¹¹ e dei giovani¹².

Le carenze di manodopera, come si evidenzia dal tasso di posti vacanti, sono raddoppiate nei settori considerati chiave per la transizione verde¹³, tra il 2015 e il 2021, e le competenze tecniche per la transizione verde sono sempre più richieste. La Commissione propone delle **"NetZero IndustryAcademies"** per il reskilling dei lavoratori: fino al 40% dei lavori potrebbe essere coinvolto dalla transizione verde, per questo serviranno programmi di formazione nelle industrie strategiche. Nella proposta della Commissione si parla di incoraggiamento ai fondi pubblici e privati, destinati al reskilling, e alla opportunità di facilitare l'ingresso di talenti, di nazioni terze, al mercato europeo. La coincidenza è opportuna nel **2023: Anno europeo delle competenze**.

4° Pilastro: Commercio aperto per catene di approvvigionamento resilienti

Il quarto pilastro riguarderà la cooperazione tra attori internazionali e il funzionamento delle supply chain, necessarie alla transizione, sulla base degli impegni con i partner dell'UE e del lavoro dell'Organizzazione mondiale del commercio.

La Commissione ipotizza anche la creazione di nuovi partenariati industriali e di un Critical Raw Materials Club, riunendo i 'Consumatori' di materie prime e i Paesi ricchi di risorse, per garantire la sicurezza globale dell'approvvigionamento, attraverso una base industriale competitiva e diversificata.

La Commissione "proteggerà, inoltre, il mercato unico dal commercio sleale, nel settore delle tecnologie pulite", e utilizzerà i suoi strumenti per garantire che le sovvenzioni estere (come l'IRA americano) non distorcano la concorrenza nel mercato unico, anche nel settore delle tecnologie pulite.

La presente comunicazione rappresenta un ulteriore passo avanti nell'attuazione dell'Agenda di Versailles¹⁴. La Commissione invita i leader, i governi, i legislatori e le parti sociali a sostenere l'attuazione del piano, ed è pronta a tradurlo in proposte concrete.

Il quarto pilastro riguarderà la cooperazione tra attori internazionali e il funzionamento delle supply chain

¹¹Il tasso di occupazione femminile è stato del 69,5% nel secondo trimestre del 2022, rispetto all'80,2% degli uomini e al 74,9% in media. Il tasso di persone di età compresa tra 60 e 64 anni è stato del 48,2%, rispetto al 74,9% in media, per la fascia di età 20-64 anni.

¹³Mentre il tasso di disoccupazione è sceso al minimo storico del 6,0%, nel novembre 2022, la disoccupazione giovanile (sotto 25 anni) si attesta a 2,5 volte la disoccupazione generale.

¹⁴I settori dell'elettricità, del vapore, del gas e dell'aria condizionata, dei trasporti, delle costruzioni e della produzione, dell'approvvigionamento idrico, delle reti fognarie, della gestione dei rifiuti e delle attività di risanamento.

¹⁴Riunione informale dei capi di Stato o di governo, Dichiarazione di Versailles, 11 marzo 2022

te, basate sulla valutazione delle esigenze in corso, prima del Consiglio europeo di marzo. Il modello di business europeo si basa sull'apertura, il modello sociale europeo fornisce l'istruzione, la protezione sociale dei lavoratori, nonché protezione della salute e dell'ambiente. La Commissione terrà inoltre conto dell'invito del Consiglio europeo a presentare, prima della riunione di marzo, una strategia più ampia, per promuovere la competitività a lungo termine nel mercato unico, in occasione del suo 30° anniversario¹⁵. La Commissione invita inoltre gli Stati membri a raggiungere un accordo sulla revisione della governance economica.

La risposta all'IRA americano sarà al centro dell'agenda del Consiglio europeo del 9 e 10 febbraio. I leader dell'Ue temono una fuga delle imprese europee verso gli Stati Uniti, per beneficiare dei 370 miliardi di dollari di sussidi e degli sconti fiscali che l'Amministrazione Biden ha destinato alla transizione climatica ed energetica.

Il piano di Von der Leyen include permessi più rapidi e facili per le tecnologie verdi e un nuovo **"Net-Zero Industry Act"** per sviluppare le catene di approvvigionamento, necessarie per arrivare alle zero emissioni. Ma la parte più importante del piano – quella che ha il sostegno di Francia e Germania – riguarda il ricorso agli aiuti di stato. "Accelerarli e semplificarli", ha detto ieri Von Der Leyen al Forum economico mondiale di Davos: **"Calcoli più facili, procedure più semplici, approvazioni accelerate"**. Von Der Leyen ha parlato esplicitamente di "modelli semplici di sconti fiscali", da offrire alle imprese dell'Ue e di "aiuti mirati", per "rispondere ai rischi di rilocalizzazione" verso gli Stati Uniti di alcuni settori strategici.

Molte delle proposte della presidente della Commissione ricalcano la strategia "Made in Europe" promossa dal presidente francese, che ha chiesto un aumento degli aiuti di stato, per rispondere all'IRA americano. Il governo di **Olaf Scholz** vuole evitare che una parte dell'industria tedesca si sposti oltreoceano ed è pronto a erogare gli aiuti, dopo quelli stanziati per il Covid e durante la crisi dei prezzi dell'energia. Ma i paesi più piccoli e quelli altamente indebitati stanno criticando sempre più apertamente l'approccio scelto da Von Der Leyen e sostenuto dalla Germania e dalla Francia. Per l'Italia "il semplice allentamento delle regole sugli aiuti di stato non è una soluzione", ha detto ieri il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, dopo una discussione all'Ecofin sulla risposta all'IRA di Biden. Il rischio è di **"avvantaggiare gli stati membri che godono di un margine di bilancio più ampio, aggravando così le divergenze economiche all'interno dell'Unione e conseguentemente la frammentazione del mercato interno"**.

La Commissione ricalca la strategia "Made in Europe" promossa dal presidente francese

¹⁵ Il Mercato unico è nato, ufficialmente, il 1° gennaio 1993, e un orologio, in Piazza R. Schuman, a Bruxelles, ne scandiva l'avvicinarsi, per fermarsi alle 24.00 del 31/12/1992.

Paesi come l'Italia auspicano quindi la creazione di un **Fondo europeo** che compensi queste disparità. Tuttavia stati come Germania o Olanda hanno già espresso chiaramente la loro contrarietà a versare altro denaro alla causa europea, escludendo la possibilità di emettere nuovo debito comune, come fatto in occasione della pandemia. La Commissione tenta quindi di rispondere alle necessità del momento, finalizzando diversi fondi già stanziati, ma non ancora utilizzati, a questo nuovo progetto. Il fondo sovrano sarà invece una proposta "più strutturale", Lo ha spiegato Ursula von der Leyen presentando il piano industriale europeo. E ha affermato: "Dobbiamo evitare di pensare che ogni Stato membro possa agire come un'isola, in autonomia".

"Il fondo per la sovranità si incentra su una idea: abbiamo bisogno di progetti europei comuni che si basino su tecnologie all'avanguardia, e vogliamo garantire che queste siano disponibili in tutta l'Ue", ha detto inoltre la presidente. "Per questo progetto comune è necessario uno strumento di finanziamento europeo. Riesamineremo il bilancio pluriennale - ha aggiunto - ma con gli Stati membri dovremo valutare altre possibilità di finanziamento". **Lo snellimento delle norme Ue sugli aiuti di Stato non deve trasformarsi in un "lasciapassare" per tutti, che darebbe un vantaggio competitivo agli Stati membri con un maggiore margine di manovra fiscale, o con maggiori opportunità di sottoscrivere il debito, a condizioni vantaggiose.** Questo non farebbe altro che innescare una corsa alle sovvenzioni all'interno dell'Ue e portare a una frammentazione del mercato unico. E' quanto si legge nel non paper, in cui l'Italia, in vista del Consiglio europeo, ha riassunto la sua posizione, sulla risposta all'IRA americana. Il Documento italiano è stato inviato alla Commissione e ai 26 Paesi membri.

Un'agenda europea per la resilienza e la competitività: rinforzare la base industriale dell'Ue, rilanciare la competitività.

E' il punto di vista italiano, in risposta alla proposta dell'Ue sull'Inflation Reduction Act e sulla necessità di una vera e propria politica industriale europea. La legge sulla riduzione dell'inflazione è in linea con gli obiettivi europei, incoraggiando la produzione di tecnologie verdi. Tuttavia, può tradursi in un vantaggio competitivo, spingendo molte aziende europee a trasferire le loro attività all'estero. Questo aggrava il problema dei prezzi elevati dell'energia, che pongono le nostre imprese in una posizione di svantaggio competitivo, rispetto ai loro concorrenti americani e mondiali, scrive l'Italia nel documento.

La legge sulla riduzione dell'inflazione è in linea con gli obiettivi europei

ANTONELLO PEZZINI

L'INVASIONE RUSSA DELL'UCRAINA STA MODIFICANDI IL QUADRO GEOPOLITICO

Il Piano REPower EU

di ANTONELLO PEZZINI

L'invasione russa dell'Ucraina ha avuto un impatto drastico sulla società e sull'economia dell'Unione. Queste sfide geopolitiche, senza precedenti, hanno reso ancora più importante e urgente ridurre la dipendenza dell'UE dai combustibili fossili, in particolare quelli importati dalla Russia, aumentando l'uso delle energie rinnovabili e potenziando ulteriormente l'efficienza energetica.

Per affrontare queste sfide, e su richiesta del Consiglio europeo, il 18 maggio 2022, la Commissione ha pubblicato il piano **REPowerEU**¹⁶, che definisce una serie di azioni europee, tra loro collegate, a integrazione delle misure già adottate, in materia di sicurezza dell'approvvigionamento e dello stoccaggio dell'energia. In particolare, il piano REPowerEU propone una serie di azioni per risparmiare energia, diversificare gli approvvigionamenti e accelerare la transizione verso l'energia pulita in Europa. Queste nuove azioni sono state pubblicate il 18 maggio 2022, sotto forma di comunicazioni strategiche e proposte legislative, con l'obiettivo di:

- ridurre la dipendenza dell'UE dai combustibili fossili importati dalla Russia;
- rafforzare la resilienza del sistema energetico europeo;
- aumentare i risparmi energetici;
- diversificare le fonti di approvvigionamento;
- accelerare lo sviluppo delle rinnovabili;
- ridurre il consumo di combustibili fossili nell'industria e nei trasporti.

Per contenere il consumo energetico, la Commissione propone un rafforzamento delle misure di efficienza energetica, già previste nel pacchetto Fit-for-55¹⁷. L'obiettivo di efficienza energetica passa dal 9% al 13%.

Inoltre, viene proposto un piano per incentivare i cambiamenti comportamentali, tesi a ridurre la domanda di gas e di petrolio del 5%. Con la comunicazione sul risparmio energetico, la Commissione incoraggia gli Stati membri ad avviare campagne di comunicazione specifiche, rivolte a famiglie e aziende, e utilizzare misure fiscali, per incentivare, non solo il risparmio energetico, ma anche:

La Commissione propone un rafforzamento delle misure di efficienza energetica

¹⁶COM(2022) 230 final, **REPowerEU Plan**, Brussels, 18.5.2022

¹⁷COM(2021) 550 final, Bruxelles, 14.7.2021 "Pronti per il 55 %": realizzare l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030, lungo il cammino verso la neutralità climatica

- la riduzione delle aliquote IVA sui sistemi di riscaldamento ad alta efficienza energetica, sull'isolamento degli edifici, sugli elettrodomestici e sui prodotti;
- la diversificazione delle fonti di approvvigionamento;
- la creazione di una Piattaforma energetica dell'UE, che consente acquisti comuni volontari di gas, GNL e idrogeno mettendo in comune la domanda, ottimizzando l'uso delle infrastrutture e coordinando le richieste ai fornitori;
- lo sviluppo di un "Meccanismo di acquisto congiunto" per negoziare e stipulare contratti di acquisto di gas per conto degli Stati membri partecipanti;
- una strategia energetica esterna dell'UE, con l'obiettivo di facilitare la diversificazione e la creazione di partenariati di lungo termine con i Paesi terzi.

Per accelerare lo sviluppo e la diffusione delle energie rinnovabili, la Commissione europea ha pubblicato una proposta di revisione della direttiva sulle energie rinnovabili (FER), volta a:

- incrementare l'obiettivo generale dell'Unione, portandolo dal 40 al 45% entro il 2030;
- accelerare le procedure per il rilascio delle autorizzazioni;
- uno snellimento dell'iter amministrativo;
- riconoscere le energie rinnovabili (FER) come un **"Interesse pubblico prevalente".¹⁸**

Sempre in materia di rinnovabili, la Commissione ha presentato:

- una strategia UE sull'energia solare, che si pone l'obiettivo di raddoppiare la capacità fotovoltaica entro il 2025 e di installare, nell'UE-27, 600 GW entro il 2030;
- l'istituzione di un'Alleanza dell'industria solare dell'UE, per mantenere e riconquistare leadership tecnologica e industriale nel settore;
- un'iniziativa sui "tetti fotovoltaici", che include l'obbligo di installare pannelli solari sui nuovi edifici pubblici, commerciali e residenziali;
- un piano d'azione per il biometano, che prevede strumenti - tra cui una nuova Alleanza industriale per il biometano - e incentivi finanziari per portare la produzione a 35 miliardi di mc entro il 2030;
- Raggiungere l'obiettivo l'obbiettivo di 10 milioni di tonnellate di produzione interna di idrogeno rinnovabile e di 10 milioni di tonnellate di importazioni entro il 2030;

Infine, si prevedono misure finalizzate a raddoppiare il tasso di diffusione delle pompe di calore e ad integrare l'energia geotermica e solare termica nei sistemi modernizzati di riscaldamento urbano e municipale.

Per accelerare la diffusione delle energie rinnovabili, la Commissione europea ha pubblicato una proposta di revisione della direttiva

¹⁸Regolamento UE 2022/ 2257

Per ridurre il consumo di combustibili fossili nei trasporti, la Commissione ha in programma la presentazione di pacchetto di misure:

- per rendere più ecologico il trasporto merci;
- e un'iniziativa legislativa, per aumentare la quota di veicoli a emissioni zero nei parchi auto pubblici e aziendali, al di sopra di una certa dimensione.

La Commissione propone modifiche al Regolamento sulla Ripresa e Resilienza(RRF)¹⁹ al fine di consentire l'integrazione negli attuali piani di ripresa e resilienza degli Stati membri, con un capitolo espressamente dedicato a REPowerEU.

Secondo le stime della Commissione, il raggiungimento degli obiettivi del REPowerEU richiederà investimenti aggiuntivi di 210 miliardi di euro, da qui al 2027; tali investimenti dovranno essere realizzati dal settore pubblico e privato. Per sostenere REPowerEU, la Commissione propone di attingere ai 225 miliardi di euro, in prestiti, della RRF ancora disponibili (non tutti gli Stati membri hanno infatti fatto richiesta di prestiti per i propri Piani nazionali).

Per quanto riguarda l'Italia, che invece ha richiesto l'intera quota di prestiti che le spettava (pari al 6,8 % del PIL), sarà eventualmente possibile fare richiesta, superando quindi il limite del 6,8 % già raggiunto, qualora scaduti 30 giorni dalla pubblicazione del nuovo Regolamento sulla RRF, i 225 miliardi non saranno stati esauriti, per effetto delle richieste di altri paesi.

Inoltre, la Commissione propone di aumentare la dotazione finanziaria della RRF con:

- 20 miliardi di euro in sovvenzioni provenienti dai proventi generati dalla vendita di quote del sistema di scambio di emissioni dell'UE attualmente detenute nella Market Stability Reserve. L'importo sarà messo a disposizione degli Stati membri sotto forma di sostegno finanziario non rimborsabile in gestione diretta per sostenere esclusivamente le riforme e gli investimenti inclusi nel capitolo REPowerEU;
- 26,9 miliardi di euro dai fondi di coesione: gli Stati membri avranno la possibilità di trasferire su base volontaria alla RRF fino al 12,5% della loro allocazione (aggiungendo alla possibilità di trasferimento del 5% già prevista, la possibilità di trasferimento del 7,5% per gli obiettivi di REPowerEU);
- 7,5 miliardi di euro della Politica agricola comune: gli Stati membri avranno la possibilità di trasferire alla RRF fino al 12,5% della loro dotazione iniziale nell'ambito del **Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR)**²⁰ per sostenere le misure incluse nel capitolo REPowerEU;

La Commissione propone di aumentare la dotazione finanziaria della RRF

¹⁹ Regolamento UE 2021/241

²⁰ Regolamento UE 2020/2220 del parlamento europeo e del consiglio del 23 dicembre 2020

Inoltre, nell'ambito **della Connecting Europe Facility**²¹, la Commissione ha lanciato un nuovo invito a presentare proposte con un budget di 800 milioni di euro, cui ne seguirà un altro all'inizio del 2023, per finanziarie Progetti di Interesse Comune nel settore delle infrastrutture energetiche.

La dotazione relativa al 2022 del **Fondo europeo per l'Innovazione**²² sarà raddoppiata per arrivare a 3 miliardi di euro.

La Commissione specifica che, in attuazione degli obiettivi del Piano REPowerEU, gli Stati membri potranno utilizzare i 225 miliardi di euro di prestiti restanti della RRF e i 20 miliardi di sovvenzioni finanziate dall'ETS per:

- aumentare l'efficienza energetica negli edifici e decarbonizzare l'industria;
- aumentare la produzione e la diffusione di biometano sostenibile e di idrogeno rinnovabile o privo di fossili e aumentare la quota di energia rinnovabile;
- affrontare le strozzature interne e transfrontaliere nella trasmissione dell'energia e sostenere l'elettrificazione delle infrastrutture di trasporto, comprese le ferrovie;
- riqualificazione accelerata della forza lavoro verso competenze verdi;
- potenziamento delle catene del valore per la produzione di materiali e tecnologie chiave legate alla transizione verde;
- migliorare le infrastrutture energetiche e gli impianti per il petrolio e il gas per garantire l'immediata sicurezza degli approvvigionamenti.

Per consentire agli Stati membri di modificare e integrare i loro RRP nel contesto di REPowerEU, oltre alla proposta di modifica del Regolamento sulla RRF, la Commissione ha presentato anche un set di Linee guida per gli Stati membri su come modificare e integrare i rispettivi PNRR e come predisporre il nuovo capitolo REPowerEU (sono specificate le informazioni che gli Stati membri devono presentare alla Commissione in merito alle ragioni, agli obiettivi e alla natura delle modifiche ai loro piani nazionali). In particolare, la Commissione sottolinea i seguenti principi che gli Stati membri dovranno tenere presenti:

- gli Stati membri dovranno in ogni caso continuare a concentrarsi sull'attuazione dei Piani e sul raggiungimento dei targets e milestones fissati;
- la modifica dei Piani dovrà essere ben giustificata e limitata alle situazioni delineate nelle Linee Guida²³;

Gli Stati membri dovranno in ogni caso continuare a concentrarsi sull'attuazione dei Piani

²¹Regolamento UE 2021/1153, che abroga Regolamenti precedenti: 1316/2013 e 263/2014

²² Regolamento delegato UE 2019/856 della Commissione del 26 febbraio 2019

²³Commission Notice Guidance on Recovery and Resilience Plans in the context of REPowerEU (solo in EN)

- L'ambizione dei Piani non potrà in alcun caso essere ridotta, in particolare per quanto riguarda le riforme.

Link utili

- Comunicazione REPowerEU ([COM \(2022\) 230 final](#); [SWD \(2022\) 230 final](#))
 - Allegati della comunicazione REPowerEU ([COM \(2022\) 230 final](#); [SWD\(2022\) 230 final](#))
 - Documento di lavoro della Commissione: Investment needs, hydrogen accelerator and biomethane plan([SWD\(2022\) 230 final, solo in EN](#))
 - Comunicazione sul risparmio energetico ([COM \(2022\) 240 final](#))
 - Strategia esterna dell'UE per l'energia in un mondo che cambia ([JOIN \(2022\) 23 final](#))
 - Strategia UE per l'energia solare ([COM \(2022\) 221 final](#); [COM \(2022\) 221 final ANNEX](#))
 - Modifiche delle direttive sulle rinnovabili, sulla prestazione energetica nell'edilizia e sull'efficienza energetica ([COM \(2022\) 222 final](#))
 - Raccomandazione sulle procedure autorizzative e sugli accordi di compravendita di energia elettrica ([C \(2022\) 3219 final](#); [SWD \(2022\) 149 final](#); [SWD \(2022\) 151 final](#))
 - Orientamenti sulle procedure autorizzative e sugli accordi di compravendita di **energia elettrica** ([SWD \(2022\)149](#); [SWD \(2022\) 151](#))
-
- Comunicazione sugli interventi a breve termine nel mercato dell'energia e sui Miglioramenti, a lungo termine, dell'assetto del mercato dell'energia elettrica. ([COM \(2022\) 236 final](#))
 - Proposta di regolamento sui capitoli REPowerEU nei piani per la Ripresa e la Resilienza ([COM \(2022\) 231 final](#))
 - Orientamenti sui piani per la Ripresa e la Resilienza nel contesto di REPowerEU ([Commission Notice Guidance on Recovery and Resilience Plans in the context of REPowerEU](#))

ANTONELLO PEZZINI

NEGLI ANNI SI RINNOVA LO SPIRITO ENERGETICO

L'energia oggi

Di ANTONELLO PEZZINI

Si riporta la trascrizione dell'intervento dell'Autore della quinta edizione di *Energy Conference*, Mazara del Vallo, 26 gennaio 2023:

Chi ha vissuto, come me, per 60 anni, nel secolo scorso, sa che negli anni Settanta, la nostra generazione, in una decina di anni, con l'impegno dei partiti politici, ha innovato tutta la visione culturale dell'Italia. Oggi siamo in una situazione simile.

Allora, nel decennio dal 1970 al 1980, abbiamo emanato: la Riforma per la nascita delle regioni (1970); lo Statuto dei lavoratori (1970); la legge sul Divorzio (1970); gli Asili nido pubblici (1971); la Tutela delle lavoratrici madri (1971); la Scuola a tempo pieno (1971); l'Obiezione di coscienza (1972); la Riforma della scuola (1973); il Lavoro a domicilio (1974); il Nuovo diritto di famiglia (1975); i Consultori familiari (1975); la Riforma penitenziaria (1975); la Prevenzione delle tossicodipendenze (1975); la Legge Merli per la tutela dell'acqua (1976); la Parità uomo/donna sul lavoro (1977); la Riforma sanitaria (1978); la Legge sull'aborto (1978); la Legge Basaglia sui manicomi (1978); l'Equo canone (1978) e l'abolizione del Delitto d'onore (1981).

Ma avevamo dentro di noi la spinta e i migliori valori, prodotti dall'onda del '68. Chi è vissuto in quel periodo se lo ricorda bene: ci sorreggeva una forte energia, che ci spingeva a creare quelle profonde riforme, che servivano per avvicinare l'Italia ai Paesi più evoluti. Oggi, pur senza la spinta del '68, stiamo riformando enormemente tutto il sistema energetico. Quando parliamo di energia, parliamo di produzione; senza energia non c'è produzione, non c'è progresso, c'è cultura.

Non vi è nulla senza l'energia, si fanno addirittura le guerre per l'energia!

E noi viviamo, ora, un momento in cui stiamo trasformando il modo in cui noi gestiamo l'energia primaria. Questo significa che c'è un vasto lavoro da fare.

L'ha detto Terna, nel suo intervento: le reti sono state create per seguire un determinato sistema di raccolta dell'energia, mentre noi, oggi, dobbiamo creare e realizzare un diverso sistema.

Un diverso sistema l'avevamo già, prima degli anni sessanta. Ma, subito dopo il '60, Fanfani ci disse, che si sarebbe potuto creare il primo Governo organico di centrosinistra (il Fanfani IV), con i Socialisti, ma a condizione, come chiedeva Nenni, che si attuas-

*Quando parliamo
di energia parliamo
di produzione; senza ener-
gia non c'è produzione,
non c'è progresso,
c'è cultura!*

sero alcune riforme, tra le quali, prima di tutto, la nazionalizzazione dell'energia elettrica, che venne fatta.

Ela riforma del mercato elettrico partì dal primo gennaio del '64, dopo la creazione, nel novembre del 1962 dell'Ente monopolistico: l'ENEL.

Allora, questa riformasi mostrò opportuna, perché ha consentito di poter fornire l'energia necessaria, soprattutto alle piccole imprese, che nascevano, dopo gli anni della guerra, e nei più fertili momenti dello sviluppo economico, nei paesi di montagna, più lontani dai capoluoghi di provincia.

Perché l'energia rappresenta un bene comune, e quindi fruibile, allo stesso modo, da tutti.

Successivamente, con i tre pacchetti di liberalizzazione dell'energia, voluti dall'Europa, alla quale abbiamo demandato la responsabilità della gestione dell'energia, perché si realizzasse il "Mercato unico", si è proceduto, nuovamente, a partire dagli anni novanta, alla liberalizzazione del mercato dell'energia.

Per arrivare a realizzare un "Mercato unico", dobbiamo emanare delle leggi e delle disposizioni, che siano applicabili, in modo omogeneo, in tutti i paesi dell'Unione.

L'Europa ha deciso, su nostro consiglio, e attraverso le disposizioni dei Consigli europei, del Parlamento europeo e della Commissione, di decentralizzare il sistema della produzione di energia. Questa disposizione ha creato un grande problema nell'organizzazione delle reti, e altrettanti problemi nell'organizzazione delle autorizzazioni (Gse, Arera, Ministero). Abbiamo creato questi organismi, ma ora abbiamo la difficoltà di gestire, con il dovuto impegno, questa nuova complessità, rispettando le disposizioni che vengono dall'Europa.

Il Governo italiano sta preparando il Decreto FER 2, cioè il provvedimento che dovrà applicare il contenuto della Red II, emanata dalla Commissione europea, cioè la seconda direttiva sulle energie rinnovabili. La prima fu la Direttiva 2009/28/UE: RED I.

La RED II è la Direttiva 2018/2001/UE, che abbiamo recepito con il Decreto 199/2021. Però, mentre noi stiamo discutendo e lavorando su questo Decreto, l'Europa ha già emanato, a partire dall'agosto del 2022, con il COM (222) le proposte per la nuova Red III, che dovrebbe divenire Direttiva, presumibilmente, verso la fine del 2023.

Vi racconto questo, per farvi capire quanto sia concitato e frenetico tutto il percorso che si sta facendo, ora, in Europa e anche in Italia, per potersi adeguare a queste mutazioni, che stiamo

Per arrivare a realizzare un "Mercato unico" dobbiamo emanare delle leggi che siano applicabili in modo omogeneo

creando, per gestire, in modo diverso, la produzione e il dispacciamento dell'energia.

E' stato citato, negli interventi precedenti, il problema del gas.

Noi dobbiamo garantire ai consumatori e alle imprese, in Italia, attraverso l'elettrico, attraverso l'idrogeno, attraverso tutte le altre forme nuove, che stanno emergendo, nella produzione di energia primaria, che 75 miliardi di metri cubi di gas annui, non vengono a mancare.

Ecco perché ci preoccupiamo di fare gli accordi, che ha fatto la Presidente del Consiglio dei Ministri con l'Algeria, con la Tunisia e con altri Stati, per poter garantire il flusso di gas, che emette meno CO₂, rispetto a quello che emette il gasolio. Certo, col tempo, noi dobbiamo superare anche le minori emissioni, circa il 25%, che ci dà il metano, rispetto al gasolio.

Dobbiamo superarlo attraverso le energie rinnovabili, ma non è facile che ciò avvenga in breve tempo, anche perché Terna non è organizzata con le reti, con le cabine primarie e secondarie, che provvedono alla raccolta dell'energia, per rispondere immediatamente a una modifica di questo tipo.

Dobbiamo organizzarci il più velocemente possibile, ma con una velocità necessaria e sufficiente. Il Ministero deve tener conto di tutte queste problematiche, anche degli aiuti di Stato.

Festina lente! Affrettati, ma con attenzione, secondo il motto latino.

Tutti noi sappiamo che gli aiuti di stato sono importanti e, spesso, necessari, però bisogna prestare molta attenzione. Se noi sosteniamo a Bruxelles la possibilità di una grande dilatazione degli aiuti di Stato, per ogni Nazione, facciamo, soprattutto, l'interesse della Germania della Francia e di altre Nazioni "Frugali".

Queste Nazioni non hanno il debito pubblico che noi abbiamo. La Germania può utilizzare 300 miliardi di euro, la Francia altrettanto, ma noi non abbiamo questa possibilità.

Certo, in America, l'aiuto di stato, può essere utilizzato, allo stesso modo, da tutti i 50 Stati, ma da noi no.

Questa limitazione, dovuta all'indebitamento dell'Italia, provoca un grande problema nella concorrenza. Quindi noi dobbiamo concedere un certo rallentamento nella visione degli aiuti di Stato, ma, soprattutto dobbiamo far sì che l'aiuto di Stato sia centralizzato in Europa, per tutti gli stati, attraverso l'emissione di Eurobond, diversamente siamo penalizzati, rispetto agli Stati più forti finanziariamente.

Le dotazioni sono importanti per allineare l'Italia alla Germania e alla Francia che dispongono di 300 miliardi di euro cadauna

Il Ministero sta già predisponendo tutte le disposizioni per la FER 2, cioè i contributi che il Governo può concedere, alle aziende e ai privati, perché migliorino le innovazioni tecnologiche nell'utilizzo delle energie alternative, per superare l'utilizzo dei combustibili fossili, come prevede il Regolamento UE 2021/1119, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica, entro il 2050.

Poi, è necessario far nascere le Comunità energetiche: una vera rivoluzione!

Nella legislazione precedente era possibile creare una Comunità energetica, con un limite di 200 kW; adesso il limite è stato spostato a un Megawatt, con l'obbligo che ogni Comunità utilizzi la stessa Cabina primaria. Gli incentivi maggiori sono destinati ai Comuni con meno di 5.000 abitanti, ai quali verranno concesse sovvenzioni fino al 40%, per l'acquisto degli impianti e gli stoccaggi delle energie rinnovabili, e il restante 60%, attraverso un prestito, a tasso zero.

Se un comune ha più di 5000 abitanti non avrà le sovvenzioni, ma avrà prestiti agevolati per dotarsi di energie rinnovabili, attraverso: l'eolico, il fotovoltaico, il geotermico, le pompe di calore, e altro, che riterrà opportuno, nel campo delle rinnovabili.

L'agro fotovoltaico è un altro elemento fondamentale. E' stato sottolineato che l'Italia, con 300.000 km quadrati di superficie, quindi 30 milioni di ettari di terreno, tra i quali alcuni non utilizzati, potrà contare su una grande espansione dell'agro fotovoltaico, che verrà finanziato attraverso contributi e finanziamenti, anche per consentire la successiva eliminazione dei SAD (Sostegni Ambientalmente Dannosi).

L'università di Piacenza e l'Università della Tuscia hanno già prodotto una serie di studi, molto interessanti, in cui, ad esempio la coltivazione del mais avrà un incremento di circa 5%, grazie al fotovoltaico; e la coltivazione della vite addirittura il 20%.

Quello che è importante, come è emerso anche negli interventi che mi hanno preceduto, e io lo ribadisco, è che deve essere sviluppata una vasta e profonda cultura, su questi argomenti.

Se noi non creiamo una nuova cultura, e una consapevolezza, come avvenne negli anni settanta, anche senza la forza del '68, possiamo, con i vostri incontri, con i molti convegni, come quello di oggi, sopperire alla mancanza di un '68 e rafforzare questa nuova rivoluzione.

*Senza consapevolezza
del momento critico
non possiamo ripetere
i miracoli degli anni 70'*

Oggi dobbiamo veramente produrre un grande approfondimento di questi argomenti, e impegnarci per la formazione di giovani. Se noi realizziamo l'agro fotovoltaico, dobbiamo creare anche figure professionali, che si affianchino ai nostri agricoltori e li aiutino

nella realizzazione dei pannelli: decidere se farli ad inseguimento; se farli bifacciali con l'albedo, per aumentare del 20% la resa. Tutto questo si può realizzare, se riusciamo a sviluppare una vasta cultura diffusa, nella quale evidenziamo queste possibilità.

La politica industriale oggi, con la liberalizzazione del mercato dell'energia, e anche il sistema degli ETS (Emission Trading System), possono essere affrontati attraverso l'energia rinnovabile certificata, che può essere utilizzata dalle aziende energivore, e quindi, ridurre il costo, di circa 70 euro, per ogni tonnellata di CO₂, che viene prodotta.

Tutti questi interventi rientrano in una serie di provvedimenti, che il Ministero sta seguendo.

Ma la grande tensione del Ministero è quella di seguire, con una velocità crescente, quello che l'Europa sta producendo nel settore dell'energia, per emanare, con sollecitudine, le disposizioni che servono poi, per tutta la realtà sociale e industriale dell'Italia.

Questo è l'impegno che compete al Governo e al nostro Ministro, e mi complimento con voi, per il lavoro che fate, nella diffusione delle conoscenze. Il mio plauso va anche agli altri enti che collaborano con il Ministero, in particolare con l'Arera, che ha già anticipato alcuni provvedimenti, che devono essere emanati, sulle fonti che noi finanziamo.

E mi compiaccio con Terna, che gestisce le reti per tutti i cittadini italiani e per le imprese, reti pagate con le nostre tasse, che diventano fruibili per tutti noi, moderni "Prosumer" e non più, come succedeva nel passato, per una sola azienda monopolistica. Oggi esistono molte aziende che producono energia, anche noi cittadini possiamo diventare "Prosumer", cioè produttori e consumatori dell'energia. Questa è una rivoluzione, che deve aumentare e deve innervarsi nella cultura della Sicilia e dell'Italia, per generare, fra l'altro, nuovi e migliori posti di lavoro.

ANTONELLO PEZZINI

antonello.pezzini@eesc.europa.eu

Antonello Pezzini, è laureato in Filosofia presso l'Università Cattolica di Milano. È membro del CESE (Comitato Economico e Sociale Europeo) e del CCMI (Commissione Consultiva Mutazioni Industriali) e attualmente membro della Segreteria Tecnica del Ministro Cingolani (MITE).

RIFLESSIONI SUL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Misure tariffarie e riflessioni

di FRANCESCO DEL VECCHIO

Il sindaco di Bari ha annunciato che per l'anno 2023 in quella città l'abbonamento annuale per i bus costerà 20 euro, dodici volte di meno rispetto agli anni passati. Si tratta di una misura che ha lo scopo – secondo il sindaco – di «andare incontro ai bilanci delle famiglie» in un periodo in cui il costo dell'energia si è notevolmente alzato, e ha fatto capire di aspettarsi da questo progetto una significativa riduzione del traffico, con conseguenze positive anche a livello ambientale.

La misura finanziata sarà eseguita in forza del programma del PON Metro promosso dall'Unione Europea.

Il sindaco di Milano ha disapprovato la scelta, definendola un'azione demagogica e che va a danno delle casse del Comune.

L'obiettivo principale dichiarato dal sindaco di Bari Decaro è quello di incentivare le persone che abitano e lavorano a Bari a spostarsi con i mezzi pubblici invece che con l'auto.

I precedenti e la diffusione del Trasporto Pubblico Locale in Italia

L'iniziativa barese ha suscitato sorpresa e dibattito, ma il numero delle città che stanno sperimentando il trasporto pubblico gratuito (in inglese in sigla FFPT, *fare-free public transport*) è in crescita. Nel 1980 erano soltanto sei. Oggi, il trasporto gratuito sembra che esista in almeno novantotto città in tutto il mondo. Inoltre queste iniziative hanno ormai una lunga storia alle spalle. Gli Stati Uniti sono la patria del primo caso accertato di trasporto totalmente gratuito - attuato nel 1962 nella cittadina di Commerce, alla periferia di Los Angeles - e della maggior parte degli esperimenti in tal senso degli anni Settanta, Ottanta e Novanta.

Il primo esperimento europeo di abolizione delle tariffe iniziò nel 1971 a Colomiers, alla periferia di Tolosa (Francia), e fu subito seguito da Roma e da Bologna.

A Roma, dal 30 dicembre 1971 al 7 gennaio 1972, per attirare utenza verso il mezzo pubblico, si tentò un primo esperimento di trasporto gratuito su tutti i mezzi di superficie dell'ATAC. Il servizio gratuito fu riproposto il successivo 2 maggio in due fasce orarie, dalle 5 alle 8,30 e dalle 17 alle 20. Questo secondo esperimento terminò il 30 giugno successivo. Dal 22 dicembre 1973 si tentò non solo di invogliare i romani ad usare il mezzo pubblico, ma anche a lasciare l'auto ai parcheggi. Il trasporto gratuito venne riproposto nelle stesse fasce orarie, estendendolo anche

Il numero delle città che stanno sperimentando il trasporto pubblico gratuito è in crescita

alle aziende STEFER e Roma Nord), seppure con i soli servizi automobilistici. L'esperimento terminò il 22 gennaio 1974.

A Bologna gli autobus gratis furono introdotti il 2 aprile 1973. La misura durò tre anni.

La città belga di Hasselt fu la prima città europea ad adottare i trasporti pubblici gratis, nel 1997. Nel 2013 il pagamento è tornato perché sembra che l'amministrazione non riusciva più a sostenere il costo.

In Francia, dal 1° settembre 2018 la città di Dunkerque-100mila abitanti - ha lanciato i bus gratuiti per tutti, 7 giorni su 7, dopo una fase sperimentale solo nei weekend. Sempre in Francia, nel comune di Aubagne, dal 2009 i trasporti pubblici cittadini sono gratuiti.

Nel 2020 il Lussemburgo ha stabilito per residenti e turisti l'accesso gratuito ai mezzi pubblici, con l'obiettivo di ridurre entro il 2025 le auto in circolazione e di conseguenza l'inquinamento ambientale. Il Granducato di Lussemburgo ha circa 645mila abitanti ed è il paese col reddito pro-capite più alto in Europa, ma è anche quello con la densità maggiore di automobili: 696 ogni mille abitanti, seguito dall'Italia, con 666. Quasi nove famiglie su dieci hanno un'auto e una su dieci ne ha tre oppure di più. Il costo del carburante, tra i più bassi dell'Europa occidentale, rende l'automobile una scelta competitiva rispetto ai mezzi pubblici. Un anno dopo l'avvio dell'iniziativa, un certo aumento di passeggeri sui mezzi è stato riscontrato: nel febbraio del 2020, in media avevano preso il tram 31mila passeggeri al giorno; nello stesso periodo del 2021 nella giornata di maggiore punta avevano viaggiato in tram 42mila persone. I picchi di traffico registrati nelle ore di punta nella primavera del 2021 però sono stati del tutto simili a quelli dello stesso periodo del 2019, e in alcuni casi sono stati anche più intensi.

Di recente è stata avviata un'iniziativa simile a quella del Lussemburgo anche in Germania, dove è stato possibile utilizzare i mezzi pubblici non gratis, ma a una tariffa fissa molto bassa, di soli 9 euro al mese, nei mesi di giugno, luglio e agosto 2022. La misura ha riguardato tutta la Germania e tutti i mezzi trasporto, esclusi solo i treni ad alta velocità. Sulla base dei dati diffusi dall'associazione delle aziende dei trasporti tedesche (Vdv), solo ad agosto il 17% degli abbonati ha preferito i mezzi pubblici rispetto alla propria automobile e un utente su dieci ha incominciato a sostituire almeno un tragitto quotidiano in auto con il trasporto pubblico. Secondo altre fonti l'adesione è stata fortissima, l'hanno comprato 30 milioni di tedeschi e praticamente tutti i turisti stranieri. I passeggeri dei mezzi pubblici, ma soprattutto dei treni sono aumentati drasticamente. L'aspetto controverso riguarda il confronto con l'automobile. I sostenitori dei 9 euro sbandierano un sondaggio in cui oltre un tedesco su cinque afferma di aver usato treni o mezzi pubblici anziché l'auto, ma dalle altre rilevazioni risulta che una migrazione precisa dall'auto al mezzo pubblico avrebbe riguardato solo il tre per cento degli

*Se il TPL non è gratuito
ci sarà la diffusione
della tariffa ribassata*

spostamenti. In ogni caso i 9 euro mese passeranno a 49 euro mese dalla primavera 2023.

In Spagna, a Barcellona ci sono degli sconti dal 30 al 60%. In tutta la Spagna lo scorso settembre 2022 sono stati concessi anche abbonamenti gratuiti per i treni (prevalentemente locali); la misura, inizialmente prevista fino a fine 2022, è stata prorogata per tutto il 2023. Dal monitoraggio di queste misure sarebbero emerse alcune criticità. La prima riguarda il fatto che i posti sui treni rimanevano vuoti, perché i titolari di tessere gratuite prenotavano senza preoccuparsi di cancellare (per questo è stato introdotto un sistema di penalità). La seconda riguarda l'area di Barcellona, dove è stato fatto un monitoraggio per capire se è stato raggiunto l'obiettivo di ridurre i viaggi in auto. Dopo sei settimane dal lancio dell'iniziativa, è emerso che gli spostamenti in auto sono calati soltanto dello 0,4%. L'effetto è stato soprattutto di tipo economico, perché la misura ha consentito alle famiglie pendolari risparmi sensibili che possono arrivare anche a 240 euro al mese.

Nel resto dell'Europa troviamo anche la capitale dell'Estonia, Tallin, dove i mezzi pubblici sono gratis dal 2013; oppure ancora la città di Samokov, in Bulgaria, che ha eliminato i prezzi dei biglietti dal 2008. Infine troviamo anche Avesta in Svezia, Matiehamn in Finlandia, Dewsbury in Regno Unito e alcune isole danesi.

Tornando in Italia, a Genova, dal primo dicembre 2021 c'è la sperimentazione del trasporto pubblico locale gratuito, che riguarda al momento soltanto gli impianti verticali (ascensori, funicolari e cremagliere) e la metropolitana.

Rispetto a novembre 2021, nei mesi tra aprile e giugno 2022 il comune di Genova comunica che si sono registrati i seguenti dati:

Aprile 2022: incremento del 43,6% nell'utilizzo degli impianti verticali; incremento del 36,5% di utilizzo nella fascia di gratuità della metro, pari a 71.642 passeggeri in più.

Maggio 2022: incremento del 45,4% nell'utilizzo degli impianti verticali; incremento del 41,4% di utilizzo nella fascia di gratuità della metro, pari a 89.509 passeggeri in più.

Giugno 2022: incremento del 46,2% nell'utilizzo degli impianti verticali; incremento del 48,5% di utilizzo nella fascia di gratuità della metro, pari a 93.177 passeggeri in più.

Considerazioni

Il trasporto pubblico locale è, come dice la parola, un servizio pubblico. Questo significa che lo Stato decide di fornire ai cittadini un servizio, in questo caso il trasporto, per una serie di ragioni.

Se la politica tariffaria viene lasciata agli Stati, questa diventa solo una manovra clientelare

Storicamente lo Stato (inteso sia come stato centrale sia come sue articolazioni ed autonomie territoriali, in particolare i comuni) ha cominciato a fornire il servizio di trasporto nelle principali città dei Paesi occidentali, economicamente più sviluppati, quando la mobilità privata non era ancora sviluppata. Le grandi città, estendendosi progressivamente, rendevano necessario collegare quartieri e zone anche molto distanti tra di loro. Le finanze degli Stati, che godevano di benessere economico e di una articolazione sociale in cui la classe media era in crescita, si potevano permettere di rendere più agevole, confortevole, la vita nelle città, fornendo, accanto a servizi pubblici come scuole, servizi sanitari, parchi, giardini, luoghi per lo sport e per il divertimento (i teatri), anche i servizi di mobilità.

Nel tempo, con la progressiva crescita economica e del benessere e con l'evoluzione della tecnologia, il cittadino il comfort se lo è potuto progressivamente procurare da solo, accedendo in misura crescente alla mobilità privata, che forniva, oltre alla completa indipendenza e libertà di movimento, anche il piacere di possedere un oggetto - la macchina - bello, stimolante, misura del livello sociale. Celebre la lettera di Gabriele D'Annunzio a Giovanni Agnelli, che, nel ringraziarlo per aver ricevuto in dono una Fiat 509 cabriolet, gli scriveva: *“Mio caro Senatore, in questo momento ritorno dal mio campo di Desenzano, con la Sua macchina che mi sembra risolvere la questione del sesso già dibattuta. L'Automobile è femminile. Questa ha la grazia, la snellezza, la vivacità d'una seduttrice; ha, inoltre, una virtù ignota alle donne: la perfetta obbedienza. Ma, per contro, delle donne ha la disinvolta levità nel superare ogni scabrezza. Inclinata progreditur. Le sono riconoscentissimo di questo dono elegante e preciso. Ogni particolare è curato col più sicuro gusto, secondo la tradizione del vero artiere italiano”*. Cogliamo, in questa lettera - a parte la nota questione dell'attribuzione del sostantivo “automobile” al genere femminile - un vocabolo, “seduttrice”. La macchina, ancora oggi, ci seduce, ci conquista. Poi oggi, la tecnologia ci mette a disposizione oggetti sempre più completi e rispondenti alle nostre esigenze multimediali. Diventa sempre più difficile farne a meno. Se si rimane fermi nel traffico, se per andare da A a B ci si impiega tanto, non importa. Il guscio che ci avvolge ci gratifica nelle sue molteplici manifestazioni: comfort, musica, internet, social, lavoro, ecc. L'auto ci consente di continuare la nostra vita esattamente come se fossimo a casa o sul posto di lavoro.

Intanto, a fronte di tali benefici goduti dal singolo cittadino, sono cresciuti - parallelamente al crescere del numero di possessori di un'auto privata - dei costi, i cosiddetti *costi esterni o indiretti*. Il cittadino, con la sua auto, ha progressivamente provocato alla società nel suo insieme dei costi crescenti, causati dal numero di auto presenti su un territorio limitato (congestione) e dalle conseguenze per l'ambiente causate dalle emissioni dei motori convenzionali endotermici (inquinamento atmosferico).

Il comfort è la priorità che chiedono gli utenti

Riguardo a quest'ultimo aspetto, possiamo immaginare che il problema si risolverà gradualmente, man mano che la tecnologia ci doterà di propulsori sempre meno inquinanti, fino alla totale scomparsa di ogni forma di produzione di scorie inquinanti.

Riguardo alla prima componente invece, la congestione, beh, lì non ci sarà molto da fare per risolvere il problema. Probabilmente si potrà alleviare in parte introducendo automobili "volanti", di cui già la tecnologia ci presenta qualche prototipo. In ogni caso non potrà essere questa una soluzione strutturale, anche perché la congestione, dalla terra, probabilmente si trasferirebbe al cielo.

Sotto questo aspetto - quella della congestione - pertanto, non si intravedono innovazioni tecnologiche decisive, se non la progressiva introduzione di sistemi di gestione del traffico che omogenizzino i flussi, ad esempio rispetto alla velocità (velocità omotachica) e li riequilibrino rispetto alle reti (distribuendoli ad esempio sui diversi archi in funzione della densità di traffico). Ma questo significherebbe togliere almeno in parte alla mobilità privata uno dei suoi punti di forza, vale a dire la libertà di movimento dove e come si vuole.

Ecco quindi ritornare il trasporto pubblico, aggiungiamo collettivo, vale a dire offerto ad una pluralità di persone su uno stesso veicolo.

Dalla originaria funzione di servizio innovativo che migliorava il benessere in città consentendo di evitare lunghi tratti a piedi, o rinunciando a visitare quartieri lontani, esso diventa una soluzione per mitigare gli effetti negativi di un utilizzo senza controllo dell'auto privata, che tendenzialmente porta alla saturazione del territorio urbano ("un mare d'acciaio", appropriata definizione data con preveggenza diversi decenni fa da illuminati economisti dei trasporti).

Lo Stato quindi non muta i suoi obiettivi. Si pone sempre l'obiettivo di fornire benessere offrendo ausili per la mobilità, altrimenti non realizzabile o realizzabile con grandi disagi. Stavolta però lo fa per evitare che la sovrapproduzione di mobilità privata individuale si ribalti a danno dei cittadini nel loro insieme, generando costi sociali crescenti per tutti (anche per chi non intende affatto spostarsi, attraverso l'inquinamento dell'aria). Lo fa, quindi, sempre con la leva del servizio pubblico, del trasporto pubblico collettivo. Proprio nell'aggettivo "collettivo", sta il punto di forza del trasporto pubblico oggi nelle grandi aree metropolitane. Esigenze di mobilità concentrata di bassa-media entità possono essere soddisfatte con veicoli di superficie gommata o anche su rotaia (metropolitana leggera). Esigenze di mobilità concentrata di elevata densità possono essere soddisfatte dalle metropolitane pesanti classiche. Da tempo ormai nelle grandi metropoli del mondo le metropolitane ed una adeguata rete di veicoli di superficie su rotaia svolgono una funzione insostituibile di soddisfacimento di una domanda di mobilità che altrimenti non potrebbe venire soddisfatta.

*Lo Stato si pone
sempre gli obiettivi
che interessano agli utenti*

Nonostante la presenza di una rete di trasporto pubblico pressoché in tutte le città, anche in quelle medio-piccole (fino a 50-100 mila abitanti), sia essa monomodale (essenzialmente i servizi di bus gommati) o plurimodale (essenzialmente bus gommati e linee tranviarie e/o metropolitane), in molte di queste realtà la domanda è inferiore alla offerta disponibile. Finché può il cittadino preferisce usare l'auto privata. Che significa "finché può"? Il cittadino è pur sempre un *homo o economicus*. Si fa i suoi conti, compara i costi e i vantaggi dell'utilizzo della propria auto privata e dell'alternativa del trasporto pubblico e alla fine decide. Può decidere di utilizzare il trasporto pubblico, ma anche di utilizzare l'autoprivata e questa sembra che sia la soluzione preferita per la maggioranza. Evidentemente, nel fare il confronto, il cittadino compara i costi monetari delle due alternative. Ma certamente compara anche altri costi e vantaggi non direttamente monetari. Pertanto, anche se spostarsi da A a B gli può comportare un costo monetario maggiore, egli preferirà l'utilizzo dell'auto privata in quanto sul piatto dei vantaggi ci sono dei benefici non monetari che egli sa ben valutare. Quali sono? La letteratura è ricca di questo tipo di analisi e studi. Noi possiamo identificarne alcune, non tanto frutto di analisi e studi sul campo, quanto piuttosto intuitive.

Il cittadino che si sposta da A a B innanzitutto lo fa in maniera sistematica o occasionale. Il primo caso è quello che più interessa, sia in quanto di regola è la componente più rilevante, sia in quanto è una domanda che è possibile organizzare ai fini della programmazione di una corrispondente ed adeguata offerta, anche intesa come ottimizzata in termini di economie di scala.

Pertanto, se il cittadino opta per la mobilità privata, anche se gli costa di più in termini monetari, avrà certamente valutato anche altri elementi, tra cui ragionevolmente i seguenti: inadeguatezza della offerta in termini di frequenza, di tempi di spostamento, di adeguamento in funzione delle fasce di morbida e di punta, con sovraffollamento dei mezzi nelle seconde, di punti di accesso origine /destinazione distanti dalla sua origine/destinazione finale (es. casa/posto di lavoro).

Nel caso in cui il fattore monetario non sia un vincolo per il cittadino, egli opterà per l'auto privata a prescindere dal livello di servizio dell'alternativa pubblica (un tempo la metropolitana di Parigi offriva anche i servizi di prima classe). Ma è ragionevole supporre che tale fascia di domanda non sia prevalente.

In definitiva, è probabile che nella scelta del trasporto pubblico o privato il cittadino pesi anche il costo monetario del trasporto pubblico, ma la valutazione va sicuramente fatta sommando l'insieme dei costi e dei vantaggi rispettivi per lui.

È evidente che ogni cittadino avrà una sua scheda di vantaggi e costi delle diverse alternative. Queste si possono aggregare per

Per una corretta manovra tariffaria occorrono indagini sulla domanda

insiemi omogenei e risalire a individuare le motivazioni che spingono aggregati significativi di cittadini ad utilizzare l'auto privata, pur in presenza di una offerta di trasporto pubblico.

A questo punto si tratta di valutare il peso delle due serie di costi - costi monetari e costi economici - e vedere se e quale entità di una riduzione del costo monetario del servizio pubblico (il prezzo del biglietto o dell'abbonamento) riesce a far propendere il cittadino verso l'alternativa trasporto pubblico (dai casi reali riportati in precedenza sembrerebbe che non sia apprezzabile l'elasticità della domanda rispetto al prezzo).

Si può supporre che, se pur in presenza di un generale livello di costo monetario del trasporto pubblico decisamente inferiore al costo monetario dello spostamento individuale, il cittadino continua a optare per il mezzo privato, vuol dire che bisogna intervenire sulla struttura dell'offerta di mobilità pubblica, adeguandola intermini qualitativi e quantitativi alle aspettative del cittadino.

In altri termini, una semplice riduzione o azzeramento del costo monetario (il prezzo del biglietto) potrebbe non raggiungere strutturalmente l'obiettivo di spostare una domanda apprezzabile verso il mezzo pubblico, non essendo esso il fattore critico per il cittadino. La maggioranza dei cittadini continuerebbe a mantenere le stesse abitudini, come sembra dimostrino i casi di tariffa zero o prossima allo zero applicati in giro per il mondo. Gli utilizzatori dei mezzi pubblici beneficerebbero soltanto di una rendita del consumatore corrispondente alla differenza tra quanto pagano o non pagano (in caso di tariffa quale a zero) e quanto sono disposti a pagare.

I bilanci delle aziende di trasporto pubblico

Dai critici si osserva che già con le tariffe attuali le aziende coprono mediamente non più di un terzo dei costi di gestione (in Italia). Ulteriori abbassamenti o azzeramento delle tariffe peggiorerebbero drasticamente tali rapporti, rendendo sempre più difficile offrire non solo un servizio accettabile, ma pregiudicando anche la possibilità di migliorarlo per acquisire più domanda, sottraendola alla mobilità privata.

Qui si pone una vecchia questione di finanza pubblica. Se le aziende sono pubbliche, o per lo meno, se le finalità delle aziende di trasporto pubblico locale sono pubbliche, a prescindere dalla compagine proprietaria, comunque l'azienda è strumentale per lo Stato per raggiungere i suoi obiettivi. Pertanto i ricavi da traffico - il prezzo del biglietto pagato dal cittadino utente - cessano di essere un vincolo aziendale. Il totale delle risorse finanziarie necessarie al funzionamento dell'azienda sono un mix di proventi del traffico e risorse provenienti dalla fiscalità generale. In che

I bilanci delle aziende di TPL sono sempre più in sofferenza in Italia

proporzione stanno le due componenti dipende dagli obiettivi dello Stato a cui fa capo il servizio. Punto.

Sempre dai critici si ribatte che, senza un autentico bilancio di tipo privatistico, con vincoli dal lato delle entrate, cesserebbe lo stimolo, la costrizione di chi gestisce l'azienda verso l'efficienza e l'ottimizzazione del rapporto costi-ricavi. In questo caso è anche vero che l'azienda deve identificare un mercato potenziale a cui rivolgersi e verso cui praticare una politica di prezzi da mercato appunto. Certamente non potrà praticare prezzi che puntano all'equilibrio aziendale in quanto è noto che i prezzi sarebbero piuttosto alti, specie per le modalità strutturalmente più costose (es. i trasporti a guida vincolata). Ma si può immaginare che gli obiettivi del gestore, che punta all'efficienza aziendale e all'equilibrio costi-ricavi, non siano gli stessi di colui nel cui interesse esso viene prodotto, vale a dire lo Stato. Ecco che a questo punto il vincolo tariffario cade in quanto esso diventa una leva in mano allo Stato per una politica sociale: aumentare l'utilizzo del trasporto pubblico riducendo inquinamento e congestione, venire incontro alle fasce più deboli della popolazione con tariffe scontate, favorire l'utilizzo dei trasporti pubblici da parte degli studenti minorenni non patentati, ecc.

Nel tempo, per incentivare le aziende verso gli obiettivi di efficienza in presenza di questi aspetti, sono stati introdotti i contratti di servizio tra lo Stato e le aziende, con obblighi imposti ad ambedue i "contraenti", obiettivi quali/quantitativi da monitorare periodicamente, le carte dei servizi come impegno unilaterale delle aziende verso i cittadini utenti, ecc. Sicuramente vanno migliorati questi strumenti. Ma è probabile che non si potrà per tali aziende arrivare a garantire livelli di efficienza economica aziendale sul modello delle aziende private e allo stesso tempo garantire obiettivi di servizi pubblici alla collettività. È inutile illudersi a tal proposito.

Misure di sistema

Dare un giudizio sulla misura in sé – in questo caso la riduzione o azzeramento del prezzo del biglietto o dell'abbonamento - non ha molto senso. Il trasporto pubblico locale di un'area metropolitana, vale a dire di un'area fortemente urbanizzata e polo di attrazione di un'hinterland più o meno vasto, va visto infatti come sistema. Ciò significa che esso è costituito da diverse modalità di trasporto e da infrastrutture al servizio della mobilità. Più precisamente, pur differenziandosi da una realtà metropolitana all'altra, di esso fanno parte sicuramente la modalità su gomma e quella su ferro. Quest'ultima può essere sia quella ferroviaria classica, sia quella metropolitana, pesante, o leggera, come si usano definire la metropolitana classica interrata o quella di superficie (le linee tranviarie).

*Ci vogliono
misure di sistema
per un TPL efficiente*

A queste si aggiungono le infrastrutture al servizio della mobilità, in particolare i parcheggi per le auto private e ancora in particolare quelli di interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico.

Appare pertanto metodologicamente opportuno aggregare i flussi per origine-destinazione e individuare le modalità che vengono utilizzate e i parcheggi di interscambio utilizzati e stimare il costo complessivo dello spostamento dalle origini-destinazioni finali A a B dell'utente, che va confrontato con l'alternativa dell'esclusivo uso dell'auto privata. Su questa base va poi riprogettata l'offerta intermodale in termini di reti (connettività e accessibilità) e mezzi, di livelli di servizio.

Infine, le misure di sistema vanno intese anche in senso più ampio, nel senso di tendere il più possibile ad uniformare le regole a livello nazionale. Ci sono certamente realtà locali differenti per tante ragioni: dimensioni, reddito, offerta più o meno variegata in termini di plurimodalità, e/o adeguata in termini qualitativi e quantitativi.

Ma è indubbio che troppo decentramento e politiche diverse da regione a regione, da comune a comune, impediscono l'attuazione di una politica generale dello Stato sul trasporto pubblico locale, a cominciare dai criteri di erogazioni di risorse pubbliche agli enti locali e alle aziende.

SITOGRAFIA:

- <https://www.raiplaysound.it/>
- <https://www.ilpost.it/2023/01/04/abbonamento-mezzi-pubblici-quasi-grati-bari/>
- Wojciech Kębłowski 8 Novembre 2019 ambiente
- <https://www.genova24.it/2022/11/metropolitana-e-impianti-verticali-amt-a-genova-saranno-gratis-anche-nel-2023-323611/>
- <https://smart.comune.genova.it/comunicati-stampa-articoli/mobilit%C3%A0-sostenibile-prolungata-fino-al-31-dicembre-la-gratuit%C3%A0-di>
- http://www.tramroma.com/autobusroma/rete_urb/autobus/storia/autst_09.htm#:~:text=Dal%2030%20dicembre,22%20gennaio%201974.
- <https://www.firstonline.info/mezzi-pubblici-gratis-per-tutti-dopo-lestonia-ci-prova-la-francia/>
- <https://maxay.ch/?p=568>
- <https://www.lagazzettadelmezzogiorno.it/news/home/1376822/bari-abbonamenti-autobus-a-20-euro-il-progetto-non-e-stato-ancora-approvato.html>
- <https://www.ilpost.it/2022/07/16/lussemburgo-mezzi-pubblici-gratis-traffico/>
- <https://www.today.it/attualita/bari-mezzi-pubblici-gratis.html>
- <https://www.ecodallecitta.it/bilancio-del-ticket-a-9-euro-in-germania-contraddittorio-intanto-si-va-verso-i-49-euro/>
- <https://www.wired.it/article/treni-gratis-spagna-paesi-citta-trasporti-pubblici-gratis/#q>

FRANCESCO DEL VECCHIO
[viaaosta13@gmail.com](mailto:vიააosta13@gmail.com)

Francesco Del Vecchio, è un esperto di Economia dei Trasporti e della Logistica e di analisi economica di progetto. Ha collaborato a numerose valutazioni economiche dei progetti di investimento. È stato dirigente presso una primaria azienda di trasporti nazionale e ha pubblicato articoli su riviste specializzate e sul sito www.logisticaeconomica.it

LE TAPPE DEL TERMINALE DI TRIESTE

L'interporto di Trieste - Borruso

di ROCCO GIORDANO

Nei lunghi colloqui che abbiamo avuto su come modificare la materia dell'Economia applicata ai trasporti in politica economica abbiamo affrontato tanto temi che sto cercando dispartatamente di portare avanti. Nel corso dei nostri colloqui abbiamo discusso dell'aeroporto regionale, dell'Alta Velocità, della mobilità urbana in quanto aveva avuto esperienze in tutti questi settori. In verità quello che gli tornava alla mente era sempre il porto di Trieste perché lo voleva lanciato a livello europeo e strettamente collegato con i Paesi dell'Est, soprattutto nell'area Balcanica.

Il terminale di Trieste nel corso degli anni ha avuto 5 step importanti:

- 1) La sua costituzione, quando lo scambio delle merci e i traffici internazionali avevano una serie di barriere doganali. La sua funzione era prevalentemente di controlli doganali e sicurezza;
- 2) Nel 1972 la Società con l'ingresso di nuovi soci, inizia a modificare la sua missione inserendo altre funzioni di servizi e di attività logistiche;
- 3) Nel 1982 si amplia ancora la compagine societaria e la struttura con l'attivazione di servizi di logistica e ferroviari va assumendo sempre più una funzione intermodale;
- 4) Nel 1997 la società si trasforma in terminal intermodale di Trieste - Ferneti;
- 5) Dal 1997 ad oggi con le connotazioni che sono state discusse dal nuovo management dell'interporto, questo potrà essere struttura di riferimento dei Balcani e dell'Europa centro settentrionale, il che significa che da struttura puntuale diventa struttura di riferimento internazionale.

Questi assetti societari e le diverse funzioni assegnate alla struttura sono stati operati per approssimazioni successive, modificando gradualmente e temporalmente la missione della struttura che non è più puntuale ma riveste un ruolo rispetto ad un'era economica diffusa come si legge anche dal link Trieste-Borruso

Questo nuovo ruolo richiama l'attenzione del gestore dell'impianto a definire un piano di potenziamento e razionalizzazione delle funzioni attraverso un "Piano Strategico 2030", capace di segnare con chiarezza la evoluzione graduale della struttura e le attività che da puntuali devono diventare a servizio di un'area diffusa, legando il Porto di Trieste e la City.

Le cinque tappe del Piano Strategico per rafforzare il Terminale intermodale

Le tappe di questo Piano Strategico si possono segnare temporalmente in tre fasi:

- 2015-2017: prima fase;
- 2018-2020: seconda fase;
- 2020-2030: terza fase.

Nel primo triennio il Piano strategico punta a definire la posizione geo-economica dell'impianto in quanto è posta al confine tra la vecchia Europa e Nuova Europa e questa posizione consente di tracciare un link diretto con l'Austria e Germania e i Paesi a Nord-Est Europa. Quest'area oggi sta vivendo una forte fase di sviluppo di trasporto ferroviario intermodale, anche per le limitazioni che vengono imposte all'autotrasporto, sia in termini temporali (divieti di transito) che di costo, nonché la convenienza da parte della domanda ad utilizzare il trasporto su strada per i minori livelli di costi degli operatori autotrasportatori dell'area del Nord-Est (Europa, Lituania, Estonia, Ucraina, ecc.).

Allo stesso tempo si è intensificato il livello di scambi, soprattutto per la filiera del food, alimentari, vini, ecc ma anche di macchinari di precisione, ecc.

Pertanto vanno definiti per quest'area di riferimento prioritariamente il rafforzamento di due funzioni chiave:

- Quella intermodale ferroviaria, con impianto adeguato e strutturato per la composizione di treni completi, tali da consentire minor tempo, minori costi, e affidabilità del servizio. Questo richiede una risistemazione dell'impianto ferroviario, ma soprattutto una politica di "alleanze" con altri aggregatori ferroviari, individuando una domanda certa e con proiezioni di sviluppo di medio termine;
- Quella logistica, per migliorare il processo di filiera e migliorare la catena del valore della attività che oggi scontano in Italia un grave "handicap" di vendita franco fabbrica. Compito della struttura di Trieste sarà anche quello di accompagnare gli operatori con un servizio franco destino, ponendo all'interno dell'impianto servizi di supporto capaci di tenere la "corda tesa" del servizio lungo tutta la catena del valore.

Questa "visione" dell'impianto verso il Nord-Est Europa non deve far dimenticare il ruolo della struttura verso i Paesi dell'Est Europa, Slovenia, Croazia, Serbia, Ungheria, Albania, Romania.

Verso quest'area si tratta di focalizzare l'attenzione sulle politiche di sviluppo che stanno interessando i diversi Paesi o rafforzare le politiche di sviluppo sui corridoi più immediati e che consentono treni completi con tempi certi.

Per quest'area nell'immediato, saranno rafforzati, razionalizzati e potenziati, i servizi di dogana per i Paesi Extra UE, migliorando l'area di sosta, sia per operazioni doganali, che per i tempi di attesa per altre funzioni, per questo vanno razionalizzati i servizi all'uomo ed ai mezzi.

Questa "visione" dell'impianto verso il Nord Europa non deve far dimenticare il ruolo della struttura verso i Paesi dell'Est Europa

Allo stesso tempo vanno valutati, attraverso indagini di campo, i flussi prevalenti di traffico e sulla base di una valorizzazione dei costi del servizio di autotrasporto per i diversi Paesi, valutato il potenziale di domanda che può essere trasferito al trasporto intermodale.

Su questo versante resta da valutare il ruolo di Ferneti, quale inland terminal dei Porti della Slovenia e di Trieste per le funzioni di supporto logistico e di “corridoi doganali” attivabili.

In questa logica il piano strategico affronta 5 livelli di intervento:

1. l'area intermodale, con le politiche di sviluppo e potenziamento fino a tracciare un lay-out funzionale di potenziamento e di esercizio con la collaborazione di un piano di impresa, considerando anche ipotesi gestionali;
2. una seconda azione è quella dei servizi doganali e dell'area di sosta. La razionalizzazione degli spazi dedicati sarà definita rispetto ai livelli individuati dal progetto europeo Setpos e saranno tracciati i processi di informatizzazione necessari nella compatibilità delle scelte già fatte;
3. una terza area è quella logistica nella situazione attuale e quella di prospettiva;
4. una quarta area è quella dei servizi di supporto delle attività “chiave” che sono quelle di informatica e telematica. Considerando che la infrastruttura immateriale oggi pesa sui processi di contenimento dei costi delle imprese per almeno il 20%;
5. una quinta area è quella di una valutazione delle strutture al servizio di processi di razionalizzazione per la gestione dell'ultimo miglio e per la raccolta e distribuzione delle merci in ambito urbano diffuso.

L'area intermodale di Trieste conta su un piano di collaborazione che può fare la differenza

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIT e la rivista “I Protagonisti” insieme al ilDenaro.it

IN MEMORIA DI UN GRANDE GIURISTA

In ricordo di Franco Frattini

di TULLIO CAPPELLI

L'Istituto Internazionale di Studi sui Diritti dell'Uomo, Membro Consultivo dell'Unesco e del Consiglio d'Europa a memoria e ricordo del Suo Presidente Onorario Franco Frattini si impegna a dare seguito a quel progetto che sta a cuore del Suo Presidente Onorario come alla alta considerazione del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella che onora di motivato sostegno. Fin dall'inizio l'amico Franco ha abbracciato con entusiasmo e con fede il progetto che vedeva e ora vedrà Trieste, capoluogo virtuale della "regione" sud est d'Europa e cioè i Balcani e da Trieste si promuoverà la consapevolezza dei diritti fondamentali ed il concetto dello "Stato di Diritto" nello spirito di considerare la cultura in tutte le sue espressioni, il futuro dell'Europa e nella mutua conoscenza degli interscambi scientifici le premesse della Pace! Nella convinzione che nessuno muore veramente finché vive nel cuore di chi lo ha amato, ricordando la Sua umanità, oltreché la sua enorme preparazione giuridica e di geopolitica, l'Istituto manterrà questo progetto in sede triestina e cioè il "Forum Mondiale della Scienza e Innovazione" a far così che nella sua sede si possano periodicamente confrontare, scevri da stigmatizzazioni politiche e confessionali, i risultati delle sinergie della ricerca internazionale ad arricchimento dell'integrazione fra i popoli! Franco Frattini ha sempre sostenuto da uomo buono, saggio e pacifico, il valore del dialogo anche in momenti di grandi gravità politiche sociali a tutela della sicurezza internazionale e l'equilibrio fra i Paesi, con l'animo del "gentiluomo" e con la schiettezza e lealtà dell'uomo di montagna che tanto amava e che scelse anche per Suoi momenti familiari importanti. Da politico motivato per l'amore per il suo Paese ma anche per la convinzione che la cura della "res publica" era di fatto un "servizio" scelse ad un certo momento di continuare a servire, con altre formule, la comunità tutta, da italiano e da europeista. Il Suo nome sarà l'insegna dell'operato dell'Istituto come quello del Presidente che anche ci ha lasciato il prof. Giacomo Borruso che a fianco dell'amico Franco, assieme, hanno con umile discrezione impostato con sapienza importanti iniziative in più settori non ultimo quello strategico dei rapporti umani nei traffici di merci e della mobilità fonti di reciproca conoscenza con l'autorevole collaborazione del noto prof. Rocco Giordano e senza dimenticare le comuni aspettative di progresso sociale, economico e scientifico e con determinante programma vincente in campo energetico di vitale importanza e concretezza. Franco Frattini sia così sempre presente. Tullio Cappelli Haipel Vice Presidente Istituto Diritti dell'Uomo.

TULLIO CAPPELLI

UN MINISTERO DEL MEDITERRANEO PER DARE UN RUOLO NUOVO ALL'EUROPA

L'Europa con un ruolo geopolitico

A cura della REDAZIONE

La guerra in Ucraina ha messo in piena evidenza la necessità, per troppo tempo, di guardare con attenzione la carta geografica e di alzare lo sguardo dalla politica europea, alla realtà geopolitica e ai nuovi equilibri che si stanno creando nel mondo. L'Unione Europea, con la conduzione ventennale a guida Merkel, si è legata a Russia e Cina, con i gasdotti e con le delocalizzazioni produttive e ora, la vicenda ucraina ha reso chiaro il fatto che la gran parte delle risorse energetiche non sono nella disponibilità europea e nemmeno degli USA, ma di Russia, Cina, Paesi Arabi e Paesi alleati a questo blocco che si va sempre più consolidando. La vicenda ucraina ha, inoltre, reso evidente un vecchio assioma della geopolitica, ossia che chi comanda il mare comanda la terra. Prova ne sia che Putin si è impossessato del Mar d'Azov, porta d'accesso alle vie d'acqua che collegano i cinque mari e vuole avere un ruolo importante nel Mar Nero e nel Mediterraneo.

Il leader turco Erdogan, non solo si è reso interlocutore essenziale della Russia e della NATO riguardo al Mar Nero, ma ha espanso la sua influenza nel Mediterraneo. Considerato che l'Unione Europea, nonostante gli accorati appelli alla sua unità, è più che mai disunita da interessi concreti degli Stati e che il suo dominus ventennale è in piena crisi economica e politica, è necessario fare i conti con la realtà.

La stessa Europa finge di fare la voce grossa, ma allenta le sanzioni per evitare di farsi troppo male. Forse non è un caso che i due leader più british in war (Johnson e Draghi) siano caduti a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro.

L'Europa mediterranea guarda naturalmente all'Africa e al Medio Oriente e l'Europa, in questo contesto, potrebbe, data la sua configurazione geografica e la sua storia, avere un ruolo importante per un nuovo approccio europeo al Mediterraneo.

In questo quadro, sommariamente riassunto, l'Italia dovrebbe partecipare attivamente per costituire un blocco di Stati (Francia, Spagna, Portogallo, Grecia, Cipro, Malta) in grado di coordinare le loro politiche energetiche e di ricerca in una logica di cooperazione con gli Stati mediorientali e africani.

In questa logica il governo di un Ministero del Mediterraneo, guidato da un uomo di vasta esperienza geopolitica, capace di coordinare le politiche verso le aree di interesse strategico e la nostra presenza sul fronte caldo delle risorse energetiche e delle materie prime.

L'Italia ha importanti eccellenze da mettere in campo (Eni, Leonardo, Fincantieri, ecc.). Eccellenze che vanno protette e coordinate da una postura geopolitica nuova.

Una nuova e decisa presenza italiana nel Mediterraneo è la carta vincente per stare con la NATO e per guardare in prospettiva ad un rilancio complessivo del Paese in chiave industriale, di welfare e di rinnovata civiltà.

N.b. L'articolo è stato pubblicato sul Nuovo Giornale Nazionale

NUOVI ROMANZI CRESCONO

Io attraverso senza guardare

di VIRGINIA GIORDANO

Io attraverso senza guardare è il racconto delicato e onirico di una sensazione: l'intensità di una scelta. Quante volte, col pensiero di voler essere troppo fedeli a noi stessi, ci disegniamo dei contorni, ne definiamo i tratti con la penna e uscire da quei bordi vorrebbe dire fallire, non essere abbastanza, meritare il male e concedergli un alibi. Ma i disegni andrebbero fatti a matita, per poterli cancellare, correggere e accettare che cambiarli e scostarsi dall'originale non è mai una sconfitta.



Lou è una ragazza come tante, cresciuta da donne forti e da uomini imperfetti che ha trent'anni quando decide di fuggire da ciò che da troppo tempo la perseguita. Assomiglia ad un cliché, racchiusa in un'immagine nella sua testa di uno specchio che riflette solo quello che non è. Scappa da qualcosa senza sapere che faccia abbia la sua paura, pensa di non avere scelta e così lascia che siano gli altri a decidere per lei, ma gli altri, a volte, sono solo storie che camminano.

Arriva a Lisbona e inizia una nuova vita fatta ancora di paure non sue, di verità alternative, di parole dettate da persone sfumate.

Per lei le vie di mezzo sono solo superficie, soprattutto in quello che si sente, che tu sia fiume in piena o un calmo tramonto.

Nel libro si attraversano arcobaleni di parole solo per tornare a una notte di tanti anni prima. Tornare dove tutto è cominciato per ritrovare qualcosa che le avevano strappato via: il libero arbitrio.

Questo è un racconto fatto di persone, che l'autrice definisce "storie che camminano", fatto di paure, da cui spesso siamo così impegnati a fuggire che finiamo per non conoscere davvero, fatto di ricordi che spesso trasportiamo in una valigia troppo pesante. È la storia di una donna, che scappa e porta tutto questo con sé, chiedendosi se spostare il corpo possa spostare anche la mente, se cambiare cielo serva davvero a qualcosa. Si ritrova in una realtà nuova e inizia, orma dopo orma, a scorgere i suoi stessi passi e a farci pace, fino a rinascere nell'eco di quelle parole.

“Ognuno ha la propria misura di ciò che lo rende felice e spesso la si perde”, il libro che sin dal titolo ci introduce in una metafora di vita è un attraversamento di sensazioni ed emozioni che spesso non si pronunciano ad alta voce.

Oggi quando si guarda all'autrice, sembra ormai maturata nella sua visione, in quanto mai più attraverserà senza guardare.

VIRGINIA GIORDANO