

da un'idea di Antonio Corona

il commento

raccolta di opinioni e punti di vista

www.ilcommento.it

anno IX

quarta raccolta(20 febbraio 2012)

In questa raccolta:

- *La “protezione civile”, tra equivoci, chiacchiere, aspettative e sostanza,* di Antonio Corona, pag. 2
- *Tartassati e concussi,* di Maurizio Guaitoli, pag. 5
- *Una protesta fuori legge,* di Massimo Pinna, pag. 7
- *Cittadinanza: esperienze a confronto,* di Andrea Cantadori, pag. 10

La “protezione civile”, tra equivoci, chiacchiere, aspettative e sostanza

di Antonio Corona*

Ante riforma del 2000, in prefettura la *protezione civile* era allocata negli *uffici di gabinetto*.

Verso la metà degli *anni '80*(all'epoca, lo scrivente ricopriva l'incarico di *capo di gabinetto* a Viterbo), chissà in quanti di noi si saranno rigirati tra le dita quei *telex* provenienti dal “centro”, chiedendosi: “...e quindi?”.

Quelle comunicazioni, si ricorderà, annunciavano l'arrivo di perturbazioni, prevalentemente a carattere piovoso. Insomma, sarebbe... piovuto(!). E appunto: *dunque?*

Da allora, tra *stop & go*, dualismi (*nonsolo*)istituzionali vari, successi e scandali, di strada ne è stata percorsa.

Il *dipartimento della protezione civile*, con Guido Bertolaso, che per diversi anni ne è stato l'indiscusso e indiscutibile “profeta”, è divenuto una delle Istituzioni d'*élite* del Paese, con poteri notevolissimi, anche derogatori delle ordinarie disposizioni normative.

Si è giunti a conferirgli persino la organizzazione di eventi che, invero, poco avevano a che fare con la sua ragione profonda.

“Con ‘*protezione civile*’ si intendono tutte le strutture e le attività messe in campo dallo Stato per tutelare l'integrità della vita, i beni, gli insediamenti e l'ambiente dai danni o dal pericolo di danni derivanti da calamità naturali, da catastrofi e da altri eventi calamitosi”, si legge infatti sul sito del *dipartimento*.

Cosa, perciò, c'entrassero il Giubileo del 2000, l'organizzazione del G8 a l'Aquila, tanto per fare un paio di esempi...

Al netto di ogni altra considerazione, il motivo principale risiedeva nella circostanza che il *dipartimento della protezione civile* costituisse garanzia di efficienza e di risultato, una nomea, per essere chiari, comunque guadagnata meritatamente sul campo.

Senonché, nella sua imperiosa ascesa nel firmamento istituzionale(e la correlata,

costante sovraesposizione), il *dipartimento/struttura organizzativo-carismatica* si è “trascinato” appresso la *protezione civile* in quanto tale, finita con l'assurgere nell'immaginario collettivo a sorta di *deus ex machina* in grado di tutto *dover* sapere prevedere e tutto *dover* risolvere.

Anche il terremoto in Abruzzo, certo: la cui mancata... *previsione* da parte di chi di dovere(!) ha perciò indotto un solerte magistrato a portare in tribunale il *gotha* italiano in materia.

Da “quella” metà degli *anni '80*, sempre più italiani hanno iniziato a rimanere davanti al televisore aggrappati alle *previsioni del tempo*. Sul *satellite*, c'è oggi addirittura un canale appositamente dedicato.

Il “tempo bello”, per come definito dagli innumerevoli “esperti” che affollano il video e per come oramai entrato nella testa di tutti, è soltanto quello con il sole splendente. Dimenticando che se non piovesse e non nevicasse, ci troveremmo puntualmente e inesorabilmente a fare i conti con l'inaridimento delle falde acquifere, il prosciugamento di fiumi e di laghi: in una unica parola, con la siccità. Ovvero, con la penuria di alimenti, con il blocco delle fonti di energia e tantissimo altro.

Come se ciò non bastasse, ogni *perturbazione atmosferica* viene drammatizzata e non di rado annunciata dai *mass media* con toni apocalittici.

Per rimanere a questi giorni(ci si tornerà a breve), in questo sollecitato da uffici centrali evidentemente allarmati dall'annuncio di forti nevicate, più di un prefetto ha adottato divieti di circolazione per i mezzi pesanti(superiori alle 7,5ton.): trovandosi poi, di lì a qualche giorno, perché la neve non si decideva a cadere, a doverli revocare. Appena in tempo per essere costretto a... riadottarli in fretta e furia(!).

Grazie pure a un martellamento enfatico di ogni qualsiasi situazione da parte dei mezzi di comunicazione, si è arrivati al punto che troppi cittadini non solo vivono

parossisticamente addirittura ogni annuncio di pioggia, ma “pretendono” che quando la *protezione civile* debba in effetti intervenire - come avvenuto in tempi appena trascorsi - liberi non soltanto le strade, ma spali pure i mucchietti di neve che inevitabilmente si ammassano al passaggio degli spazzaneve.

Essendo, questo Paese, l'Italia, non ci si fa mai mancare un sostanzioso contorno di polemiche di vario tipo, ovviamente in corso d'opera, sulle quali si permetta di stendere un velo.

In stretto raccordo con l'amministrazione provinciale (un particolare ringraziamento inoltre a tutti gli enti e istituzioni locali e statali che hanno partecipato alle attività, al Dipartimento della protezione civile della Regione e alle unità dell'Esercito affluite per l'occasione), lo scrivente ha coordinato gli interventi resisi occorrenti in conseguenza delle eccezionali precipitazioni nevose nelle Marche in questo mese di febbraio.

Il territorio della provincia di Ancona è stato tra quelli più durissimamente interessati.

La valutazione delle straordinarie capacità e professionalità (individuali e dell'intero sistema) dimostrate (anche) nell'occorso si lascia ad altri.

È peraltro un fatto che Ancona sia andata sulle prime pagine “soltanto” per la eccezionalità degli eventi atmosferici che l'hanno investita ma mai (si ripete: *mai*) per problemi e criticità, dai più semplici ai più complessi (affrontati e risolti tutti brillantemente e tempestivamente).

Può tornare utile, con l'occasione, qualche semplicissima riflessione a voce alta?

Probabilmente poco o per niente per coloro che con la *protezione civile*... convivono quotidianamente; forse invece qualcosina per chi si possa trovare improvvisamente a dovere gestire situazioni del genere.

E così, senza alcuna pretesa... “didattica”, bensì di mera condivisione degli esiti di esperienze vissute in passato e di recente (sarebbe veramente interessante se i colleghi facessero altrettanto, magari

utilizzando proprio *il commento*, che è a completa disposizione)...

Di protezione civile è preferibile non ridursi a parlare solamente nel pieno di una emergenza.

Per dirne una, diversi Comuni, sui rispettivi siti, riportano ordinariamente una sorta di *vademecum* su come i cittadini possano prepararsi per affrontare le circostanze in parola. Per esempio, tenendo sempre in casa provviste alimentari per qualche giorno, come pure candele, torce a pila e quant'altro.

Quello che è veramente necessario è che la popolazione non si faccia prendere da ansie immotivate ed esagerate, in tal modo altresì evitando di intasare i centralini con richieste di intervento non immediatamente indispensabili.

Più si riesce a ottenere e a mantenere la calma, meglio si può operare efficacemente.

Tra le tante possibili iniziative, possono tornare proficui programmi sulle emittenti locali di diretta interazione tra esperti e cittadini, per consigli e risposte ai quesiti posti (per dire: *quando è realmente urgente e indifferibile verificare la stabilità di un tetto di una abitazione o di un capannone?*).

Importante è disporre di un “portavoce unico” dell'intero dispositivo di intervento nella emergenza con capacità oratorie, di risposta, di improvvisazione, di “presenza” in video, in grado di sapere dialogare costantemente con i *mass media* e non per la mera diffusione di burocratici *comunicati-stampa*. Questo è il mondo della *comunicazione*, qui si è e si deve sapere stare.

Vanno stabiliti con estrema ponderatezza obiettivi da conseguire e relative priorità e poi perseguirli senza esitazioni.

Rammentare sempre che le risorse sono normalmente scarse e non bastevoli per fare contemporaneamente fronte a tutto. Se possibile, vanno perciò concentrate e non disperse e/o distratte.

Tra le priorità assolute, una importanza vitale ha la viabilità, ovvero assicurare la costante percorribilità delle arterie (almeno)

principali, cittadine ed extraurbane, che a ogni costo vanno tenute aperte evitandone inoltre l'intasamento.

Potrebbe altrimenti rivelarsi impossibile qualsiasi possibilità di reale, efficace intervento. Quelli per via aerea (posto che si disponga di mezzi...) vanno infatti considerati eventuali, le condizioni *meteo* potrebbero renderli impraticabili.

La *logistica* è determinante.

È per problemi a essa riconducibili che si devono le disastrose batoste subite, a opera del *generale inverno* russo, dai baldanzosi, potentissimi e fino allora trionfanti e irresistibili eserciti, napoleonico prima e tedesco un secolo e mezzo dopo. Medesimo destino, per analoghi motivi, toccò in sorte all'*Afrika Korps* della *Volpe del deserto* per mano di *Monty* (Montgomery, non... Mario) e della "sua" *VIII Armata britannica*.

Di norma, se non superiore, altrettanta importanza hanno solamente le operazioni da effettuare con estrema speditezza per mettere in salvo vite o per altre esigenze sanitarie.

Può avvenire, come spesso avviene, che alcune località possano rimanere isolate.

Se non vi siano necessità reali, se l'erogazione di luce, *gas* e acqua sia sufficientemente regolare e le scorte di... spaghetti in casa non si siano esaurite, c'è tutto il tempo per intervenire senza angoscia.

Fondamentale mantenere una riserva "tattica" (almeno) di personale delle Forze di polizia da impiegare per tamponare le emergenze nella emergenza. In ogni teatro di intervento, salvo che non si possa agire in altro modo, non si impiegano mai tutte le risorse disponibili, se non nei momenti ritenuti decisivi: non è un assioma, è il risultato di innumerevoli vicende umane.

Fornire a chi opera materialmente sul campo degli strumenti flessibili.

I primi provvedimenti prefettizi di blocco della circolazione, di cui si è fatto precedentemente cenno, valevano indiscriminatamente su tutto il territorio provinciale e per l'intera vigenza dei provvedimenti medesimi.

Successivamente, nelle Marche, tali provvedimenti hanno opportunamente subordinato la loro effettiva applicazione al prudente apprezzamento del *Capo compartimento regionale della Polstrada*. In futuro, andrebbe considerata la possibilità di subordinarne la loro (anche soltanto parziale) attuazione al giudizio direttamente dei *Dirigenti delle sezioni Polstrada*, in stretto raccordo con il predetto Capo compartimento. È infatti chiaro ed evidente che un blocco possa rendersi necessario in una località e non in un'altra della stessa provincia. In quella di Ancona è accaduto esattamente questo.

Va inoltre rammentato che l'obiettivo primario è garantire per quanto possibile la circolazione di *tutti* i mezzi. Non soltanto perché le aree di "accumulo" di quelli pesanti ci mettano poco a saturarsi (nella sola provincia di Ancona, caratterizzata da un asse viario non solo *nord-sud-nord*, ma pure *est-ovest-est*, alimentato pure dai continui arrivi di veicoli in porto, sono stati "gestiti" in pochi giorni oltre 5.000, leggasi *cinquemila*, mezzi pesanti!), bensì in quanto *circolazione* significa possibilità di approvvigionamenti di carburanti, derrate alimentari, ecc..

I "piani neve" (o che altro riguardino) non devono ridursi a "compitini" formalmente ben confezionati: devono piuttosto fare conto con realtà effettive e dare soluzione a specifiche criticità che possano insorgere. Possono (devono!) soccorrere in proposito le esperienze maturate (ad Ancona si sta appunto ora ragionando sulle soluzioni adottate ai problemi insorti, per metterle possibilmente a regime in occasioni future).

In conclusione, al termine di questo... *zibaldone*.

Una qualsiasi struttura di coordinamento è una specie di *quartier generale*, dove si stabiliscono obiettivi e priorità, che al contempo lasci il massimo di autonomia e iniziativa a coloro che siano deputati ad attuarli sul campo: ampissimo spazio alle capacità manovriere dei singoli, dunque, ovviamente nell'ambito di un quadro prestabilito, in grado anch'esso però di modificarsi secondo necessità.

Infine.

Calma, lucidità, freddezza, serenità, abnegazione, altruismo. Sperando che non debba servire, *coraggio.* E capacità di infonderli negli altri. È questo che *per non*

mollare mai; e continuare; fino in fondo; fino alla fine; finché ce ne sia bisogno, si richiede e ci si aspetta soprattutto da chi abbia responsabilità di carattere generale.

**viceprefetto vicario alla prefettura di Ancona*

Tartassati e concussi

di Maurizio Guaitoli

Exit Mani Pulite...

La Corte dei Conti, nel suo allarmante rapporto sulla gestione 2011, ci dice che, negli ultimi venti anni, il *Bel Paese* è diventato sempre più concusso e corrotto: la montagna della spesa pubblica (evasione Iva compresa, che poi significa minori entrate...) partorisce ogni anno decine di miliardi di bustarelle, a beneficio dei soliti noti, impoverendo il Paese e frenando la crescita con la sua proverbiale inefficienza.

Colpa di un impiego pubblico elefantiano e demotivato? O di una dirigenza autoreferenziale, che fa diga a ogni sostanziale tentativo di abbatterne i privilegi? Ambedue, a quanto pare...

Come reagire? Per ora, si tenta con... l'inglese!

Pochi sanno, in verità, che cosa sia la *spending review* (strumento che dovrebbe passare al setaccio i capitoli di spesa dello Stato, bonificandolo dagli impieghi inutili e parassitari. Vedi la Relazione al Parlamento del Ministro Giarda...). In teoria, rappresenterebbe il lato intelligente della redistribuzione delle risorse pubbliche, in alternativa ai tagli "lineari" di Tremonti, che hanno falciato alla cieca gli investimenti pubblici e le spese di settore dello Stato. Quindi, in futuro, i soldi andrebbero là dove necessario e indispensabile, per favorire la crescita, in base a missioni e obiettivi, ai vari livelli di dettaglio, individuati dal Governo e approvati successivamente dal Parlamento. Certo, se la P.A. fosse una azienda quotata in Borsa e sottoposta al giudizio dei mercati, la cosa potrebbe e dovrebbe funzionare...

Invece c'è il trucco, anche se la Corte sul punto non ha potuto essere più esplicita. Ad amministrare le risorse pubbliche, alla fine del processo di *spending review* e di

riorganizzazione qualificata della spesa, sarebbero sempre i "soliti" burocrati. *Come si dice da noi? "Fatta la legge, trovato l'inganno".* E non c'è controllo contabile che tenga, né inasprimento delle fattispecie penali a disincentivare i troppo furbi: il potere del denaro (soprattutto quello di "tutti", del tutto anonimo, perché rastrellato da una fiscalità massacrante che sfiora il 50% del reddito individuale da lavoro dipendente!) è così forte da superare qualsiasi ostacolo di natura formale. Soprattutto quando ci si mettono in mezzo codici degli appalti pubblici voluminosi e complicati come *Delitto e Castigo*, controlli incrociati e autorizzazioni a cascata, che creano una miriade di livelli di intermediazione, dove non solo può accadere di tutto, ma nella cui rete fitta restano intrappolate e si dissipano montagne di miliardi di spesa pubblica improduttiva, per il mantenimento di apparati statali e periferici sempre più pletorici, inefficienti e inefficaci! *Quindi, che cosa ci si potrebbe aspettare dagli attuali "liberisti puri" di matrice bocconiana?* Non di certo che, con un colpo di bacchetta magica, azzerino la stragrande maggioranza degli attuali vertici e dirigenti delle pubbliche amministrazioni, mettendo al loro posto gente capace e responsabile.

Ce li dobbiamo tenere a vita, *Lor Signori...* Avendo messo in Costituzione la previsione del reclutamento per pubblico concorso, è praticamente impossibile disfarsene (a meno che gli interessati non si macchino di orribili delitti...). Anche perché i metodi di valutazione dei risultati dell'azione dirigenziale sono poco meno di una barzelletta! *Allora, come si fa?* All'italiana: si duplica, in modo da esautorare (per "congelamento") quelli che hanno affondato il bilancio dello Stato, mettendo dentro, per il

tempo strettamente necessario, gente che conosca il fatto suo. Ad esempio, non è difficile costruire una graduatoria unica nazionale “per merito” di *manager* del settore privato che abbiano rivitalizzato imprese decotte e/o generato attivi di bilancio nelle loro aziende tali da aumentare significativamente occupazione, esportazione e dividendi per i propri azionisti. Dopo di che, gli incarichi di gestione delle gare di appalto “sopra soglia”, che vanno a gara europea per legge, sono conferiti - con un provvedimento a tempo e *ad hoc* - al primo disponibile in graduatoria. *E il controllo?* Semplice: a tali appalti si applica il Codice Civile, sottraendoli alla giustizia amministrativa. Inoltre, fissato l'importo a *base d'asta*, si accantonano i risparmi provenienti dai ribassi eventuali, ai quali si somma una quota fissa, proporzionale alla base d'asta e alla complessità delle opere o dei servizi oggetto d'appalto.

Se, per tutta la durata del contratto dei beni e dei servizi appaltati, non ci siano state variazioni a rialzo di importi in corso d'opera e se gli *standard* di *qualità/prezzo* siano stati pienamente rispettati, si erogano al *manager* incaricato le somme accantonate, come premio di produttività. Altrimenti, nel caso di variazioni in aumento dei costi iniziali e/o della minore qualità dei *prodotti/servizi* finali, il premio si ridurrà progressivamente, fino ad azzerarsi. Ovviamente, i costi delle consulenze necessarie per lo svolgimento delle gare e per il monitoraggio della regolare fornitura sono interamente a carico del *manager* che ha ricevuto l'incarico, il quale avrà tutto l'interesse a ridurle al minimo indispensabile, vincolandole al suo risultato. Così, lo Stato non si terrebbe più a vita gente che non gli serve e gli italiani “bravi” avrebbero modo di contribuire alla crescita del Paese, anche attraverso la più forte spinta possibile alla “efficientizzazione” della P.A. e al conseguimento di risparmi “sistemici”, a vantaggio di tutti i contribuenti. *Vi sembra troppo, o troppo poco?*

E in tutto questo, i “giovani”?

Da noi nascono... vecchi, senza mai essere *concussi*! Tranne che per gli *anni* '50 e

'60 del secolo scorso (quelli del c.d. *Boom* economico), l'Italia è simile a una giostrina per bambini, con i cavallucci dipinti in ceralacca e le finte macchinine(immobili) a pedali. L'una, ci ricorda il mito del “pezzo di carta”, l'altro quello della Fiat di Marchionne, che invece di competere sul serio con Bmw e Mercedes, minaccia di ricoverarsi in Brasile per produrre, a un costo del lavoro irrisorio, le stesse macchine di sempre, a scarsa densità di *know-how* e di *customer satisfaction*. Poveri soldi nostri(miliardi di *euro* in sussidi, milioni di ore di cassa integrazione,...) buttati al vento! *Vogliamo biasimare i giovani del Sud che preferiscano restare a casa, piuttosto che fare la fine dei loro padri?* Milioni di migranti meridionali - che hanno sorretto l'industrializzazione del Nord della seconda metà del Novecento - si sono consumati in un massacrante lavoro tayloristico nelle fabbriche piemontesi e padane per produrre decine di milioni di autovetture che, a consuntivo, hanno causato un vero e proprio disastro ambientale e urbano, penalizzando il trasporto pubblico e favorendo il congestionamento del traffico nei centri storici e nelle periferie delle grandi città italiane.

Non so se davvero l'abolizione dell'*art. 18* serva a far abbassare di 200punti lo *spread*, ma non ho dubbi sul suo ridotto impatto per il rilancio della occupazione giovanile, dato che nessuno, oggi, può garantire un minimo di proporzionalità tra titolo di studio posseduto e qualità del lavoro. Avere un figlio “*dottore*”(sempre che la sua non sia una di quelle lauree facili, ottenute senza grande fatica in una Università scarsamente selettiva...) non è più un buon investimento per le famiglie italiane, rispetto a mestieri meno nobili, come il panettiere, l'idraulico o il falegname. Quindi, logica vorrebbe che un vero Governo liberista, come prima misura tra tutte, abolisse il valore legale della laurea, consentendo così ai migliori istituti universitari di crearsi un mercato qualificato e di ottenere investimenti pubblici e privati in abbondanza. Questo, però, non sarebbe vero liberismo egualitario. Per esserlo,

occorrerebbe garantire le stesse opportunità di successo, nell'alta formazione, anche a chi è geograficamente svantaggiato, in termini di residenza e di vie di comunicazione. Ovvero: equità significa, ad es., che chi abita a Lampedusa o in un paesino sperduto dell'Aspromonte (e non abbia i mezzi per vivere da fuorisede in una grande città), possa essere formato come un bocconiano, se lo desidera.

Oggi, per fortuna, gli *e-book*, gli *I-Pad*, le risorse di *e-learning* e la diffusione di *internet* consentono di ingegnare delle soluzioni impensabili, fino a qualche anno fa. In pochissimo spazio (qualche *dvd*), possono essere concentrati i migliori corsi universitari del mondo, in qualunque campo dello scibile, compresi migliaia di libri di testo, in formato digitale, tra più avanzati e aggiornati (scaricabili a pagamento anche direttamente dal *web*), corredati da lezioni *off-line* (e dalle relative esercitazioni), il tutto per un costo davvero irrisorio. *Idem*, per i contatti con i docenti, che avverrebbero (a qualunque orario!) sulla falsariga di *facebook* e di *skype* (tramite *pc* portatili, *i-phone*, *etc.*) a partire da un elenco nazionale di docenti abilitati, per singola materia o area culturale. Il vantaggio di questi strumenti *smart* è quello di creare un autentico mercato del sapere: insegnare è un'arte e solo chi ha talento è in

grado di trasmettere conoscenza ed entusiasmo nell'apprendimento. Ora, è sufficiente concedere un *prestito d'onore* per motivi di studio a chi sia economicamente, geograficamente, socialmente e culturalmente svantaggiato (garantito, ad es. da familiari, fondazioni private o da enti pubblici) e consentirgli di pagare *on-line* - con carte ricaricabili - le lezioni individuali, a partire da una biblioteca digitale di corsi ed esercitazioni teorico pratiche (a scelta dello studente o dei soggetti garanti del prestito), per avere una selezione "naturale" dei docenti e degli assistenti più bravi e meritevoli.

Sarà, poi, il mercato del lavoro a orientare le scelte di studio, in modo da ottimizzare i tempi e i risultati della formazione individuale, aprendo e trasformando con continuità e dinamicità i vari segmenti dell'offerta occupazionale, grazie alle inesauribili potenzialità della rete. Immaginate, poi, come sarebbe diverso un mondo in cui tutte le forme di lavoro amministrativo e burocratico fossero realizzate esclusivamente con il lavoro a distanza, tramite gli stessi strumenti di comunicazione avanzata.

Forse, allora, avremmo donne e uomini finalmente liberi dalla schiavitù del traffico, del *mobbing* e delle raccomandazioni!

Una protesta fuori legge di Massimo Pinna

I blocchi stradali effettuati dagli autotrasportatori dal 16 al 27 gennaio scorso - dapprima in Sicilia e, poi, a *macchia di leopardo*, sull'intero territorio nazionale, con gravissime ripercussioni sul traffico, sul rifornimento delle derrate alimentari e dei carburanti - impongono alcune riflessioni sulle modalità di questo tipo di proteste che colpiscono al cuore l'economia di un Paese già in ginocchio per altre ragioni, penalizzando, spesso, anche i c.d. *servizi pubblici essenziali*.

Ma, prima di entrare nel merito del problema, mi sia consentito ripercorrere brevemente le "tappe" di questa vicenda.

Orbene, il 19 dicembre 2011, l'Associazione Imprese Autotrasportatori Siciliani (AIAS) aveva comunicato alla *Commissione di garanzia sul diritto di sciopero* di aver indetto il fermo del settore dal 16 al 20 gennaio 2012, "con la creazione di punti di sensibilizzazione presso snodi viari, porti e insediamenti industriali". Espressione eufemistica di... "blocchi stradali".

Alla protesta degli autotrasportatori siciliani, sulle cui motivazioni *nulla quaestio*, si erano poi unite anche altre associazioni di categoria del mondo produttivo regionale, tra cui le marinerie di Santa Flavia (Palermo), di

Sant'Agata di Militello(Messina) e di Catania, per esprimere il malcontento per l'andamento generale dell'economia e l'aumento di prezzi e tariffe.

Per dovere di cronaca, va detto, peraltro, che già da lunedì 16 gennaio, cioè dal primo giorno della "serrata", le confederazioni sindacali della *Triplice* avessero denunciato il pericolo che la protesta non fosse un normale sciopero, ma si trasformasse in un blocco completo dei trasporti in Sicilia, in fenomeni di picchettaggio, di violenza, di strumentalizzazione politica e mafiosa – la si chiami come si vuole - ma certamente di prevaricazione puntuale dei diritti dei cittadini siciliani.

E ciò si è verificato, in termini di impossibilità per le famiglie di recarsi al supermercato a comprare il latte o di impossibilità di portare i bambini a scuola o di code infinite ai distributori di benzina, in pregiudizio dei trasporti pubblici, degli aeroporti, porti e traghetti diretti alle isole minori che non sono potuti partire per mancanza di carburante.

In altre parole, tutto questo si è verificato in termini di mancanza dei *servizi essenziali* che non potevano essere messi in discussione dallo sciopero – se tale era – di una componente sindacale, ma dovevano essere garantiti dalla struttura del Governo sul territorio, attivando gli strumenti previsti dal quadro normativo di riferimento, statale e regionale.

Come se ciò non bastasse, dalla notte del 22 gennaio scorso è iniziato il fermo su scala nazionale degli autotrasportatori, con presidi effettuati strategicamente in varie province, proclamato fino alle ore 24.00 del 27 gennaio, dall'organizzazione sindacale *Trasportounito-Fiap*, dalla quale si sono dissociate le altre sigle sindacali che rappresentano la maggioranza degli autotrasportatori.

Gli esiti di questa ulteriore iniziativa sono noti a tutti, purtroppo anche quelli drammatici del grave incidente stradale accaduto ad Asti, a seguito del quale è

deceduto uno dei manifestanti, nello sciagurato tentativo di impedire a un Tir di superare un blocco stradale.

Quale sia stata la risposta del Ministero dell'Interno, per i profili di propria competenza, nel fronteggiare la situazione sopra descritta, lo ha illustrato, con molta chiarezza, il nostro Ministro nell'informativa resa al Senato della Repubblica martedì 24 gennaio 2012, sul blocco dell'autotrasporto in Sicilia.

Questi, in estrema sintesi, gli interventi operativi promossi dal Ministero:

- attivazione della *sala di ordine pubblico* presso il Centro Situazioni della Segreteria del Dipartimento della pubblica sicurezza, con la partecipazione di rappresentanti dei Comandi generali dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di Finanza, "*con il compito di seguire le manifestazioni di protesta*";
- costituzione di una unità dedicata, all'interno della sala operativa del Servizio Polizia Stradale, "*per il costante monitoraggio delle criticità su strade e autostrade*".

Si sarebbe potuto e dovuto fare di più?

Una volta esperita ogni possibile attività di mediazione, mirata a evitare l'innalzamento del livello delle contestazioni e ulteriori disagi per la popolazione, si sarebbe potuto, in questo caso, ricorrere allo strumento della precettazione, ai sensi dell'articolo 8 della legge n. 146/1990, considerato che la protesta stava pregiudicando la fruizione, da parte di ampie fasce di utenza, di servizi pubblici essenziali(sicurezza, salute, alimentazione, trasporti), così come definiti dall' articolo 1 della legge summenzionata?

Probabilmente, si sarebbe potuto applicare l'articolo 2 del T.U.L.P.S., eventualmente in combinato disposto con gli articoli 5, comma 1, e 6, commi 1 e 4, del *Nuovo codice della strada*, approvato con il d.lgs n.285/1992 e succ. modifiche, nel momento in cui si sono cominciati a verificare episodi compromettenti la sicurezza della circolazione e l'incolumità delle persone.

Certamente, da un governo "tecnico"(ma sarà poi tale?), che vuole

dimostrare capacità decisionali, ci si sarebbe aspettato qualcosa di più!

Va detto, per inciso, che mentre c'è voluta quasi una settimana per far sì che i grandi mezzi di informazione si accorgessero che in Sicilia mancavano la benzina e i generi di prima necessità nei supermercati, è bastato, invece, un giorno di protesta al di là dello Stretto per far sì che tutti i mezzi di informazione si accorgessero che esistono in Italia – quindi, non più solo in Sicilia – delle problematiche legate al costo del gasolio, al costo del credito, alle tariffe autostradali, marittime e ferroviarie, a una insufficiente strutturazione e infrastrutturazione del territorio, problematiche che stanno uccidendo le possibilità di ripresa di questo Paese.

Ma veniamo, ora, ad alcune riflessioni di carattere generale.

C'è un nodo più grosso e intricato, dietro gli “scioperi selvaggi” dei Tir o dei *taxi*, che arriva oggi al pettine della vita pubblica nazionale.

Ed è una fondamentale questione di legalità, di rispetto o violazione della legge e, quindi, di responsabilità e di sanzioni che eventualmente ne derivano.

Ma questa, a sua volta, poggia su un'altra questione ancora più profonda. Una questione che chiama in causa il principio di autorità, la legittimità del potere politico, cioè la sua capacità di imporre democraticamente alla collettività le regole della convivenza civile.

Non è un problema di *destra* o *sinistra*, di questo o quel governo, di maggioranze forti o deboli. È piuttosto un *deficit* di credibilità della classe politica, di autorevolezza e, in definitiva, di consenso che minaccia di disgregare il tessuto sociale, in una esplosione di interessi particolari, di egoismi e localismi, di rivendicazioni corporative.

L'abuso del *diritto di sciopero* è ormai da tempo il paradigma di questa crisi.

Riconosciuto solennemente dalla Costituzione, un tale diritto dovrebbe essere esercitato nell'ambito delle leggi che lo regolano. Ma le leggi, appunto, non ci sono,

sono insufficienti, non vengono rispettate. E così ognuno si sente autorizzato a fare come gli pare o come più gli conviene, ad assentarsi ingiustificatamente dal lavoro, a prendersela comoda, a sottrarsi ai propri compiti e doveri, a scendere in strada o in piazza e a paralizzare la vita di una città o addirittura dell'intero Paese.

Nonostante le rispettabili ragioni che l'hanno scatenata e della risposta politica che la stessa meriterebbe sul versante sociale ed economico, nelle sue modalità è senz'altro una *protesta fuori legge* quella attuata, nelle scorse settimane, dai Tir, come lo era già quella dei tassisti romani e, prima di loro, di tante altre categorie in rivolta. Fuori legge nel senso letterale dell'espressione, cioè fuori della legge, delle norme, delle regole.

Per difendere i propri interessi e rivendicare i propri diritti, non è lecito provocare blocchi stradali tanto illegittimi quanto pericolosi, commettendo una serie di reati previsti dal *codice penale* che verrebbero contestati a qualsiasi singolo cittadino, sodalizio o associazione privata.

Ma, d'altra parte, è inutile invocare l'intervento della Commissione *di garanzia sugli scioperi* se poi questa non viene messa in condizione di esercitare effettivamente i suoi poteri sanzionatori, seppure a posteriori; se la prefettura, come è accaduto anche di recente a Roma, non fornisce tempestivamente l'elenco dei *taxi* che occupano piazza Venezia, il Circo Massimo o altre zone del Centro storico; ovvero, se la *Polizia stradale* non registra e non comunica le targhe dei *camion* che “presidiano” i caselli autostradali o intasano le autostrade o impediscono l'accesso a porti ed aeroporti.

Qui vige infatti un *codice di autoregolamentazione* redatto dagli stessi autotrasportatori che di fatto viene eluso o violato, laddove stabilisce espressamente che lo sciopero non può causare intralcio alla circolazione. E in questo caso, per di più, s'impedisce o compromette la distribuzione di generi essenziali come i carburanti o i prodotti alimentari, da cui dipende la sopravvivenza quotidiana della gente.

La controparte, allora, non è più il *datore di lavoro*, e neppure il *governo*, ma diventa il cittadino, l'utente, il consumatore, colpito e danneggiato due volte: una prima volta, quando non trova più la benzina ai distributori o il pane, la pasta e la carne nei mercati e nei supermercati; una seconda volta, quando viene limitato nella propria libertà personale e non può più circolare per andare al lavoro, in fabbrica o in ufficio, per portare i figli a scuola, andare dal medico o in ospedale.

"*Law and order*", legge e ordine, aveva esordito più di dieci anni fa *Tony Blair* in Gran Bretagna lanciando il nuovo *Labour*

Non è abitudine dello scrivente "chiosare" i contributi altrui.

Ma le questioni poste da Massimo Pinna sono di straordinaria importanza, lambiscono i principî su cui poggia la civile e democratica convivenza...

Complimenti vivissimi!

Sarebbe allora veramente interessante e stimolante se anche altri colleghi intervenissero sull'argomento, alimentando un confronto e un dibattito che costituiscono, essi stessi, assi portanti di ogni democrazia di autentico stampo liberale.

Qui si permetta soltanto di osservare, a integrazione delle riflessioni suscitate da Massimo, che potrebbe forse tornare

Party e interrompendo il lungo regno dei conservatori. È una sfida tuttora attuale per i riformisti italiani, a cominciare naturalmente dal *Partito democratico*, ma anche per tutti i liberali di destra e di sinistra chiamati a far fronte comune contro la deriva corporativa della vita nazionale.

Un impegno *bipartisan* che deve andare oltre gli schieramenti e la contrapposizione polemica tra maggioranza e opposizione. Altrimenti, al di fuori di questa logica, c'è solo il rischio della demagogia, della speculazione politica o, peggio, della reazione popolare.

di una qualche utilità interrogarsi se per rimuovere o evitare blocchi stradali, o anche il semplice intralcio alla circolazione, riunioni in luogo pubblico non autorizzate e quant'altro, sia proprio necessario ricorrere a provvedimenti extra ordinem qual è quello previsto dall'art. 2 T.U.L.P.S.. Oppure, se non siano sufficienti le leggi già in vigore.

Risulta per altro verso indiscutibile l'esigenza e la "preferibilità" di copertura politica. Ciò vale in particolare per i prefetti, in quanto rappresentanti generali del Governo sul territorio.

Nondimeno...(An. Cor.)

Cittadinanza: esperienze a confronto

di Andrea Cantadori

Il problema della cittadinanza è tornato di spinosa attualità, con particolare riferimento alla questione dei nati in Italia da cittadini stranieri.

Il tema è oggetto di ampio dibattito politico, per cui ritengo di limitarmi a svolgere alcune osservazioni di carattere tecnico, soprattutto a vantaggio di chi non ha completa dimestichezza con la materia.

In via preliminare occorre ricordare che i requisiti per la concessione della cittadinanza fanno riferimento, nella maggior parte dei Paesi, a due criteri fondamentali: lo *jus sanguinis* e lo *jus soli*.

In base allo *jus sanguinis* il figlio acquista la medesima cittadinanza dei genitori, indipendentemente dal luogo di nascita. In base allo *jus soli*, invece, il figlio acquista la cittadinanza del Paese in cui nasce, anche se i genitori sono cittadini di un altro

Stato. È però da dire che quasi tutte le legislazioni adottano un *mix* dei due criteri, propendendo, a seconda delle nazioni, più per l'uno o più per l'altro.

La legislazione italiana è basata principalmente sullo *jus sanguinis*, per cui il figlio nato da padre italiano o da madre italiana è cittadino italiano. L'acquisto della cittadinanza italiana secondo lo *jus soli* è limitato solo ad alcuni casi specifici.

Vi è anche un terzo modo per acquistare la cittadinanza italiana, cioè la *juris communicatio*, consistente nella trasmissione della cittadinanza all'interno della famiglia in seguito a matrimonio, riconoscimento, dichiarazione giudiziale di filiazione e adozione.

Quindi, venendo al punto oggetto dell'attuale riflessione politica, chi nasce in Italia da genitori stranieri non acquista automaticamente la cittadinanza italiana, ma

mantiene quella dei genitori; tuttavia, al compimento del diciottesimo anno di età lo straniero nato in Italia - e sempre regolarmente residente - può chiedere, entro un anno dal raggiungimento della maggiore età, di ottenere la cittadinanza italiana. La legge italiana dispone, pertanto, che l'interessato, una volta divenuto maggiorenne, possa divenire cittadino italiano per scelta e non per automatismo.

La *ratio* della normativa italiana, basata su una richiesta di acquisto della cittadinanza anziché sulla acquisizione automatica, risiede, per i sostenitori dello *status quo*, nella necessità di rendere consapevole lo straniero della scelta che sta compiendo, manifestando esplicitamente la sua volontà di diventare parte integrante di un sistema sociale e di aderire ai suoi valori fondanti. Non è questo un fatto da sottovalutare, se si pensa che dalla famiglia di origine il minore potrebbe avere acquisito valori e concezioni di vita incompatibili con quelli vigenti. Per gli appassionati, si ricorda il punto di vista della Chiesa cattolica, contenuto al n. 386 del *Compendio della dottrina sociale della Chiesa*: “Ciò che caratterizza in primo luogo un popolo è la condivisione di vita e valori, che è fonte di comunione a livello spirituale e morale”.

Non è comunque certo che l'attuale legislazione ponga al riparo da possibili rischi, come alcuni casi limite hanno dimostrato: si ricorderà che gli attentati di Londra furono compiuti da immigrati di seconda generazione perfettamente integrati nel tessuto occidentale e che i servizi di *intelligence* hanno più volte segnalato la presenza nei campi di addestramento militare afgani di persone naturalizzate.

Coloro che sostengono l'opportunità di modificare la normativa vigente ritengono, invece, che il figlio di stranieri che sia nato in Italia, parli italiano, frequenti scuole italiane e altro, possa(o debba) acquistare la cittadinanza senza dovere attendere la maggiore età. Secondo questi ultimi, l'acquisto della cittadinanza del minore straniero dovrebbe avvenire, secondo i punti

di vista, o di diritto oppure su richiesta dei genitori. L'ipotesi di acquisto *ope legis*, invero, potrebbe sembrare anche autoritaria: poniamo il caso dei nostri immigrati in Germania, Belgio o Australia e chiediamoci se sarebbero contenti del fatto che i loro figli, per essere nati in quei Paesi, ne diventino anche automaticamente cittadini.

Ma come si comportano gli altri Paesi?

Gli Stati Uniti d'America costituiscono una eccezione, in quanto applicano *tout court* lo *jus soli*. È cioè sufficiente nascere in uno degli Stati dell'Unione per essere americano. La particolarità degli Stati Uniti deriva dal fatto che essi sono un coacervo di etnie e culture, una *nazione di nazioni*. Non esistendo una identità nazionale di riferimento, il criterio culturale non poteva costituire il collante per sentirsi popolo.

In Francia il bambino nato sul suolo francese da genitori stranieri acquisisce automaticamente la cittadinanza al momento della maggiore età se, a quella data, ha la propria residenza in Francia o vi ha avuto la propria residenza abituale per un periodo, continuo o discontinuo, di almeno cinque anni dall'età di undici anni in poi. È inoltre francese per nascita il figlio, naturale o legittimo, nato in Francia quando almeno uno dei due genitori vi sia nato, indipendentemente dalla cittadinanza posseduta.

In Germania la cittadinanza si ottiene per nascita purché almeno uno dei due genitori risieda abitualmente e legalmente nel Paese da almeno otto anni e goda del diritto di soggiorno a tempo indeterminato. I bambini che divengano cittadini tedeschi in base allo *jus soli* acquisiscono contemporaneamente anche la cittadinanza dei genitori stranieri, ma entro cinque anni dal compimento della maggiore età devono dichiarare quale delle due cittadinanze intendono mantenere. Nel caso non effettuino alcuna dichiarazione ufficiale entro tale termine, perdono la cittadinanza tedesca.

Nel Regno Unito il bambino nato sul suolo nazionale diventa cittadino se uno dei genitori è già cittadino britannico al momento

della nascita, oppure uno dei genitori, non cittadino britannico, si sia stabilito nel Regno Unito e vi risieda a tempo indeterminato e senza soggiacere ai limiti temporali previsti dalla legislazione in tema di immigrazione. Qualora, al momento della nascita, nessuno dei due genitori sia cittadino britannico, la persona nata sul territorio nazionale ha la possibilità di chiedere la cittadinanza se abbia vissuto nel Regno Unito per i dieci anni successivi alla nascita.

In Olanda la cittadinanza per diritto di nascita è riconosciuta solo alla seconda generazione di immigrati. La prima generazione nata da genitori stranieri conserva invece la cittadinanza dei genitori, ma per coloro che hanno trascorso la maggior parte della vita in Olanda è possibile acquistare la cittadinanza al compimento del diciottesimo anno.

In Belgio la cittadinanza si ottiene automaticamente per essere nati sul suolo nazionale, ma al compimento del diciottesimo anno di età, oppure al dodicesimo se i genitori sono residenti da almeno dieci anni.

In Spagna il figlio di stranieri ottiene la cittadinanza se risiede entro i confini per un anno.

In Portogallo il figlio ottiene la cittadinanza se i genitori sono residenti da almeno dieci anni, mentre sono previsti termini più brevi per chi proviene da Paesi di lingua portoghese.

Senza entrare nel merito del dibattito politico e delle proposte di legge presentate in Parlamento, si osserva che - come anche le esperienze estere dimostrano - le soluzioni adottabili possono consistere in un *mix* dei due criteri che sovrintendono alla concessione della cittadinanza.

Una soluzione equilibrata dovrebbe probabilmente dovere tenere conto anche delle nascite “di passaggio”, cioè dei figli di genitori che non intendano stabilire in Italia la propria residenza in via permanente.

Una corretta valutazione deve anche tenere conto dei numeri: attualmente sono circa 600mila i giovani nati in Italia da genitori stranieri che al compimento della maggiore età potranno richiedere la cittadinanza.

Dal momento che, come è prevedibile, l'argomento sarà all'ordine del giorno per un periodo abbastanza lungo, è importante condurre una analisi molto documentata del problema, non facendosi prendere dal fuoco della passione sostenendo l'una o l'altra tesi.

Pur con tutti i suoi limiti, ***il commento*** desidera essere per i colleghi della carriera prefettizia un agile veicolo, all'interno della nostra Amministrazione, di opinioni e punti di vista su una qualsiasi questione, per dare la possibilità a chiunque di noi di dire la propria su qualunque argomento, con la massima libertà e con un linguaggio semplice e immediato, con sinteticità e rispetto per gli altri: **dalla politica all'economia, dalla religione ai comportamenti sociali, dall'amministrazione allo sport, dalla musica al teatro e così via.**

Per contattarci o mandarci i vostri “pezzi” da inserire ne *il commento* (max due cartelle, carattere *Times New Roman*, formato 14, con l'indicazione dell'ufficio di appartenenza e un numero telefonico dove vi si possa raggiungere agevolmente), a.corona@email.it oppure andrecantadori@interfree.it. Fateci inoltre sapere se desiderate essere inseriti in una *mail-list* per farvi arrivare *il commento* direttamente per posta elettronica.

Ci trovate anche su internet, www.ilcommento.it
Vi aspettiamo.