

L'Olanda perde la pazienza con Varsavia. Torna il freno di emergenza

Bruxelles. Il "freno di emergenza" del Recovery Fund, che Giuseppe Conte temeva potesse essere usato contro di lui per bloccare i miliardi di aiuti dell'Unione europea per la ripresa a causa di riforme insufficienti, potrebbe essere utilizzato dal premier olandese, Mark Rutte, contro la Polonia. La ragione è molto diversa dalla condizionalità macroeconomica del Recovery Fund, che aveva fatto tremare l'Italia. Nel mirino dei Paesi Bassi ci sono le violazioni dei principi fondamentali sullo stato di diritto, in particolare la mancanza di indipendenza della giustizia. La sentenza del Tribunale costituzionale polacco della scorsa settimana, che ha dichiarato incostituzionali due articoli del trattato affermando la supremazia del diritto nazionale su quello dell'Ue, è stata la goccia che ha fatto traboccare il vaso. All'Aia la Camera dei deputati ha approvato una risoluzione in cui chiede al governo di "non approvare il piano di Recovery da 36 miliardi di euro" della Polonia. "E' molto importante e una priorità chiedere alla Commissione di non approvare il piano di Recovery polacco", ha detto Rutte martedì in Parlamento. Il premier olandese ha annunciato che vuole discuterne al Vertice europeo del 21 e 22 ottobre. "Chiederò alla Commissione al Consiglio (europeo) della prossima settimana - anche sostenuto dalla Camera - di non approvare il piano di Recovery. In ogni caso di aspettare fino a quando la questione di quale diritto ha la priorità non sarà risolta", ha detto Rutte. Nel luglio del 2019 il "freno di emergenza" era stato oggetto di un braccio di ferro tra Conte e Rutte, comprese minacce reciproche di far saltare le trattative, durante i quattro giorni di Consiglio europeo che alla fine portarono all'accordo sul Recovery fund. E' un meccanismo di ultima istanza nelle procedure di esborso dei fondi. Di fatto, equivale a un diritto di voto concesso a uno stato membro che ritiene che la valutazione della Commissione sui piani di altri paesi e la loro realizzazione sia sbagliata. Quando un governo considera che ci siano "deviazioni gravi" rispetto alle riforme richieste, ha la possibilità di chiedere una discussione al Consiglio europeo bloccando gli esborsi per tre mesi. Rutte e i leader dei paesi frugali avevano insistito per avere il "freno di emergenza" come garanzia che i soldi dei loro contribuenti sarebbero stati usati correttamente, andando a finanziare riforme strutturali (mercato del lavoro, pensioni, fisco) nei paesi del sud. Ma tra le riforme da realizzare in Polonia e Ungheria ci sono anche giustizia e corruzione. In entrambi i casi non si è ancora arrivati alla necessità di usare il freno di emergenza. La Commissione non ha concluso la sua valutazione dei piani di Varsavia e Budapest. Il via libera è in stallo, perché nel piano della Polonia mancano riforme che erano state raccomandate nel campo della giustizia. In quello dell'Ungheria non ci sono misure sufficienti sulla lotta alla corruzione, l'assunzione di nuovi procuratori, gli appalti pubblici e il monitoraggio dei fondi. Il messaggio del Parlamento olandese è comunque chiaro: oltre a chiedere alla Commissione di non approvare il piano della Polonia, la Camera vuole che Rutte usi "tutte le altre opzioni" per bloccare i fondi. L'annuncio di Rutte di volerne parlare al Consiglio europeo mette in imbarazzo il suo presidente, Charles Michel. Il Vertice dovrebbe essere dedicato ai prezzi dell'energia, digitale e commercio. Michel vorrebbe evitare una ripetizione dello scontro sui valori fondamentali dello scorso giugno, quando altri leader fecero un processo a Viktor Orbán sulla legge contro i diritti Lgbt. Ma la speranza di vedere la Polonia fare marcia indietro sta svanendo. Questa settimana, la sentenza del Tribunale costituzionale è stata pubblicata in gazzetta ufficiale, facendola entrare effettivamente in vigore. Il premier polacco, Mateusz Morawiecki, ha deciso di partecipare a un dibattito al Parlamento europeo sullo stato di diritto martedì, due giorni prima del Consiglio europeo. E' un'indicazione della sua volontà di politicizzare lo scontro, probabilmente in chiave di politica interna per rispondere alle grandi manifestazioni dell'opposizione. A meno di una sorpresa positiva da parte di Morawiecki, difficile che la Polonia non finisca al Consiglio europeo. In ogni caso la resa dei conti sullo stato di diritto è sempre più vicina.

COMPAGNIE AEREE Alitalia, Ita si aggiudica il marchio per 90 milioni

Chiusa la procedura di gara, il marchio Alitalia e quello www.Alitalia.com vanno a Ita per 90 milioni. Oggi è il giorno del debutto per la compagnia che sostituisce Alitalia. Il marchio della vecchia compagnia, che ha fatto ieri l'ultimo volo atterrato a Fiumicino poco prima di mezzanotte, partito da Cagliari con 5 minuti di ritardo, rivivrà con Ita. La nuova società posseduta dallo Stato è proprietaria del «brand» Alitalia. La procedura di cessione del marchio e dei domini internet si è conclusa ieri sera, dopo una serrata trattativa che ha coinvolto Alfredo Altavilla, i tre commissari guidati da Giuseppe Leogrande e il ministero dello Sviluppo economico. Quest'ultimo ha autorizzato i commissari di Alitalia a cedere il marchio all'unico offerente, al prezzo di 90 milioni di euro, migliorativo rispetto a una precedente offerta. Ci sono state alcune riserve sul prezzo, giudicato basso anche al Mise, inferiore rispetto a quello indicato dalla Commissione Ue. Ma per chiudere la partita e consentire il decollo di Ita, che fa oggi i primi voli, si è stabilito che il prezzo è corretto. Anche sulla scorta di un'integrazione dell'ultima ora della perizia fatta a luglio da Giovanni Fiori, professore alla Luiss e, tra l'altro, commissario della vecchia Alitalia (è nella terna nominata nel 2011 al posto di Augusto Fantozzi). Poiché Altavilla non ha voluto alzare l'offerta, è stata adattata la perizia sul valore del marchio. Altavilla aveva proposto di partire con il marchio in affitto, dal Mise gli hanno risposto che sarebbe stato illegale. Oggi alle 6:20 parte Ita: il primo volo della nuova compagnia aerea è quello da Milano-Linate a Bari. Il Mise ha autorizzato ieri anche la cessione del lotto aviation di Alitalia a Ita, alle condizioni contrattuali già concordate tra i tre commissari e Altavilla, il quale aveva già reso noto di aver acquisito il lotto per un euro. L'autorizzazione è stata data con un decreto che autorizza i commissari a modificare il programma relativo ai complessi aziendali in amministrazione straordinaria, in base alle norme speciali introdotte da questo governo (decreto legge numero 73, convertito nella legge 106 del 2021). Le autorizzazioni sono state firmate dal direttore generale per la politica industriale del Mise, Mario Fiorentino. Una sorpresa, perché ci si aspettava che il decreto sulla cessione del lotto aviation fosse firmato dal ministro, Giancarlo Giorgetti, che ha condotto la trattativa politica con Bruxelles insieme al responsabile del Mef, Daniele Franco. Per superare i dubbi al Mise è stata necessaria un nota del gabinetto, che il 14 ottobre ha affermato che la materia è regolata da «disposizioni speciali che non contemplano l'adozione di un decreto di competenza del ministro». Ita, che prenderà il nome di Alitalia, fa oggi il primo volo alle 6:20, da Milano-Linate a Bari. Alle 7 partirà il Linate-Fiumicino, mentre solo alle 8 un volo partirà dalla capitale diretto al city airport milanese. Ita ha 52 aerei, meno di metà di quelli della vecchia Alitalia, 2.800 dipendenti su oltre 10mila. Questo il capitolo più doloroso, ci sono oltre 7mila potenziali esuberi. Una parte dei dipendenti dell'Alitalia commissariata (che potrà continuare a chiamarsi così) continuerà a lavorare nell'handling e manutenzione, settori che dovranno essere venduti. Da oggi Ita-Alitalia fa pane dell'accordo commerciale globale SkyTeam, insieme ad Air FranceKlm, Delta Air Lines e altri vettori. Un nuovo accordo che dà continuità a quello che aveva Alitalia con SkyTeam, cessato a mezzanotte di ieri. La differenza è che Altavilla non dovrà pagare una penale se nel 2022 riuscirà a trovare un partner azionario e se questo, anziché essere Delta o Air France-Klm, fosse Lufthansa.

AMBIENTE, VIVA LA SCANDINAVIA

Risulta difficile stilare una graduatoria dei 195 stati del mondo in termini di migliori o peggiori nelle politiche e nei comportamenti ambientali. I voti dipendono da molti fattori. Se guardiamo alle emissioni di gas serra pro-capite (e ci sono tante fonti, non tutte coerenti), i più virtuosi sono i paesi più poveri dell'Africa e del mondo: Congo, Ciad, Niger e Repubblica Centrafricana, dove non si arriva a 100 kg di CO₂: ovvio, gli abitanti non posseggono automobili, non hanno l'elettricità né l'acqua potabile, a stento riescono a mangiare. All'estremo opposto troviamo Australia, Canada e Stati Uniti, dove le emissioni di CO₂ per abitante arrivano a una ventina di tonnellate all'anno, cioè circa duecento volte maggiori dei paesi poverissimi, evidentemente per gli eccessi e gli sprechi nell'uso dell'energia fossile e del cibo. Subito sotto troviamo le 18 tonnellate per persona dell'Arabia Saudita, dovute non tanto allo stile di vita degli abitanti ma alle enormi emissioni "tecniche" dell'industria petrolifera. A metà strada compaiono l'Europa e l'Italia, con circa 7 tonnellate pro capite/anno, e la tanto vituperata Cina, che è vero che per la sua elevata popolazione ha la palma di massimo emettitore mondiale, ma sul valore individuale si attesta attorno a otto tonnellate. I russi sprecano di più, con 14,5 tonnellate di CO₂ per persona mentre l'altro grande inquinatore per numero di persone, l'India, in realtà ha un indicatore pro-capite molto basso, un paio di tonnellate, un popolo povero. Con questi numeri è chiaro che non possiamo considerare emulabile lo stile di vita dei "migliori" perché si tratta semplicemente di miseria, e potremmo guardare all'Europa come standard di alto livello di vita ed emissioni che sono un terzo di quelle dei "peggiori". Ma dettagliando i dati europei vediamo che si va dalle 17 tonnellate per abitante del piccolo ma ricco Lussemburgo alle 5 tonnellate di uno svedese. Polonia e Paesi Bassi sono sulle 10 tonnellate, l'una per via del massiccio uso del carbone, l'altra per le raffinerie di idrocarburi e la Germania è attorno a 9 tonnellate. Italiani, spagnoli e francesi emettono circa 7 tonnellate ciascuno all'anno ma la Francia sorprende per non avere un valore migliore nonostante la sua tanto celebrata energia nucleare. Ora proviamo a introdurre altri fattori qualitativi: sulla raccolta e il riciclo dei rifiuti i paesi poveri che hanno basse emissioni sono messi malissimo e chi li conosce sa che si cammina su uno strato di plastica che impesta suoli, fiumi e mari. Perfetto invece il paesaggio scandinavo, dove non c'è per terra nemmeno una cicca. Se guardiamo alla deforestazione il Brasile è maglia nera anche se ha emissioni pro-capite come la Svezia, mentre la Finlandia gestisce le foreste con protocolli sostenibili ma le sue emissioni sfiorano le 10 tonnellate. In Islanda il paesaggio è curato, l'energia è rinnovabile, ma si viaggia molto in aereo e le emissioni vanno a 14 tonnellate per persona/anno. Insomma, vedete come anche soltanto con tre indicatori è complicato dare voti, ma se ci mettiamo la qualità della vita e dei servizi pubblici, la maturità ambientale degli abitanti e della classe politica, la ricerca scientifica su cambiamenti climatici e le promesse di forte decarbonizzazione per il futuro mi sento di dire che forse la piena sufficienza la conquistano la Svezia e la Danimarca. E qui da noi, in Italia? In Italia saremmo ben messi, se non avessimo così tanti rifiuti abbandonati e una cementificazione selvaggia che deturpano uno dei paesaggi più belli del mondo.