

Alitalia Una Privatizzazione Italiana

365.970

Il volume affronta e porta allo scoperto come i tre grandi filoni di pensiero dell'Ottocento in Italia (liberale, cattolico e socialista) abbiano spostato l'interesse di grandi masse di lavoratori e di cittadini da visioni puramente nazionalistiche e colonialistiche, a visioni legate alla condizione umana e, nello specifico, al rapporto tra lavoro e malattia, nei due aspetti: la necessità di garantire una idonea e appropriata protezione medico e igienistico-sanitaria per prevenire la morbosità nei luoghi di lavoro; il rapporto tra la condizione urbana come fattore di malattia e quali provvidenze a monte nella decisione urbanistica e in quella edilizio-architettonica debbano essere assunte per garantire salute. Nell'ultima parte del volume si affrontano, dalla crisi iniziata nel 2007-08 e non ancora risolta, le strategie governative tese a privatizzare il comparto sanitario, con i relativi centri di elaborazione culturale e di scambio con i poteri forti che operano a livello transnazionale. Per rovesciare tale trend occorre cogliere l'innovazione in biomedicina come un'occasione per riconquistare il diritto alla salute, per riaffermare che solo il coinvolgimento della popolazione portatrice dei grandi valori di uguaglianza e di solidarietà umana può frenare il mercato della salute e portare alla luce l'impostura neoliberista che ha prodotto solo iniquità, disuguaglianze e macerie nelle società mondializzate.

Come mai il mercato globale delle compagnie aeree ha registrato nel 2016 (cifre ufficiali) profitti netti aggregati pari a 35,6 miliardi di dollari, mentre Alitalia è per l'ennesima volta sull'orlo del fallimento? Come mai dal 1974 ad oggi la nostra compagnia di bandiera ha avuto ben undici amministratori delegati? Perché negli ultimi 40 anni di amministrazione controllata dallo Stato ci è costata circa 7 miliardi in tasse? Sono tutte domande legittime che ogni italiano si pone da tempo e che abbiamo rivolto ai molti protagonisti (tutti lautamente pagati) che si sono avvicendati alla guida dell'azienda. E chi sono questi "protagonisti"? Che responsabilità hanno? E' sempre più chiaro a tutti – anche al cittadino più sprovveduto - che investire in linee aeree richiede una visione chiara del business model, da portare avanti con convinzione e senza guardare in faccia ad amicizie politiche e veti sindacali; ovvero tutto il contrario di quanto fatto da quasi tutti gli amministratori fin qui succedutosi sulla plancia di comando di un'azienda; un'impresa che avrebbe dovuto e potuto portare in alto il brand "ITALIA" nell'unico modo possibile: creando profitti. Perché leggere un libro sulla depoliticizzazione, un concetto difficile non solo da definire, ma anche da pronunciare? Leggere questo libro è utile perché aiuta a decifrare alcune importanti trasformazioni dell'azione pubblica, delle istituzioni e dei rapporti fra società, economia e politica nel corso degli ultimi 30-40 anni e capire se la responsabilità e il potere di fare scelte pubbliche si collocano nella sfera politica o in altre sedi. L'ipotesi del libro è che la categoria di depoliticizzazione dell'azione pubblica, strutturalmente accoppiata con complementari processi di politicizzazione delle azioni di attori "non politici" consenta di rispondere a queste domande in modo articolato. Per controllare teoricamente tale ipotesi sono analizzati i casi delle tensioni depoliticizzanti – e dei connessi processi di (ri)politicizzazione – che interessano la governance europea, le sfide dei populismi all'azione pubblica, il ruolo degli attori economici nelle agende urbane, l'introduzione della valutazione nei meccanismi di gestione dell'università italiana e delle politiche educative, le innovazioni tecnologiche dell'amministrazione pubblica italiana, i processi di homeschooling e i sistemi di welfare contemporanei. La parte conclusiva del lavoro delinea un modello di analisi dei processi di depoliticizzazione e politicizzazione. Con contributi di Sabrina Cavatorto, Simona Colarusso, Ernesto d'Albergo, Edoardo Esposto, Cecilia Ficcadenti, Laura Franceschetti, Dora Gambardella, Orazio Giancola, Giorgio Giovanelli, Emiliano Grimaldi, Rosaria Lumino, Giulio Moini.

Percorrere le strade del fascismo ci porterà per luoghi affascinanti e tristi, spesso sconosciuti, rappresentativi di momenti della nostra storia, delle nostre radici, dove i nostri padri e le nostre madri si sono battuti e con sangue e rabbia si sono uccisi, depredati, fucilati, violentati, torturati, bruciati, sacrificati, talvolta eroicamente immolati e altre volte traditi e rinnegati. Camminare lungo i luoghi storici di avvenimenti passati, non ci porta verità storiche, bensì rinnova sensazioni ed emozioni che provengono da assai lontano. Le località, le città, le regioni e i paesi ci vengono incontro, spesso immagini devastate dall'abusivismo, dalle oscene costruzioni di palazzinari in combutta con le mafie politiche locali e nazionali. I musei si sgretolano nelle burocrazie di una cultura che tenta ogni strada nel tentativo di sorprendere la propria coscienza e, qualche volta, il viandante che percorre strade poco note, si sorprende nell'incontrare piccoli paradisi e oasi felici.

On the financial problems and decline of the airline Alitalia since 2001.

Il settore del trasporto aereo, dopo oltre sessant'anni dall'avvio dei voli commerciali regolari, ha raggiunto un livello di maturità importante, coinvolgendo oltre un miliardo di passeggeri l'anno. Essendo ormai la competizione tra compagnie aeree diventata la regola, è certamente interessante rivolgere l'attenzione a quello che oggi rappresenta il vero paradigma di riferimento per il management delle aziende del settore: l'orientamento al cliente. La conoscenza del mercato e l'ascolto degli utenti ricoprono un ruolo riconosciuto sempre più come fondante e insostituibile per le aziende di servizi. Questo volume, dopo aver passato in rassegna nei primi capitoli metodi e schemi generali per la realizzazione di ricerche di mercato e analisi di customer satisfaction, affronta la loro applicazione in una grande azienda come Alitalia. Il prodotto finale è la testimonianza del percorso compiuto da Alitalia il cui vero cambiamento, in questi ultimi tre anni, consiste proprio nell'aver preso coscienza di essere un'azienda esposta al mercato. Il libro nasce dalla sistematizzazione di informazioni di prima mano, attraverso un lucido confronto fra ricercatori e operatori del settore.

This book is an outstanding collection of readings in Italian designed to introduce language students to contemporary Italian culture while developing their skills in reading, speaking, writing, and listening. The selections in *L'Italia verso il Duemila* range from essays on serious topics such as recent history and politics, the Italian economy, immigration from developing countries, the North-South gap, and the environment, to lighter pieces on Italian surnames, traditions, food, popular music, and soccer. Suggested activities designed to facilitate development of language skills, comprehension, and grammar review accompany the readings. Although it requires a knowledge of basic grammar, *L'Italia verso il Duemila* may be used as early as the second semester of an intensive beginning Italian course. The book is organized into three sections: Tradizioni, Storia e politica contemporanea, and Sviluppi, each representing an increasing level of difficulty. Definitions are given for vocabulary that is likely to be unfamiliar to students. This book is designed to offer students and instructors material to suit a wide range of individual tastes

while reinforcing the basic language skills essential for achieving competence in a foreign language.

1260.72

Fermare il declino dell'economia italiana e possibile ma per rilanciare la domanda e quindi, per risollevare i redditi e l'occupazione già nel breve periodo, occorre che siano le istituzioni e in particolare quelle europee a prendere in mano le redini della situazione. Qualsiasi intervento in materia potrebbe essere maggiormente efficace se si riuscisse a guardare in modo lungimirante, proponendo una visione alternativa a quella troppo legata ai problemi della quotidianità, nel rispetto dei vincoli di bilancio pubblico e dell'incapacità della classe dirigente di indicare un progetto di crescita sostenibile. Questo saggio ha come obiettivo quello di rompere l'inerzia e l'immobilismo istituzionale, illustrando al lettore alcune delle più significative azioni di politica economica che la classe dirigente potrebbe articolare per porre fine alla peggior crisi della storia italiana dal secondo dopoguerra."

Il fallimento e la privatizzazione dell'Alitalia hanno riempito per mesi le pagine della cronaca; ma se si prova a sconfinare dall'attualità nella storia, quali sono state le tappe salienti dell'ascesa e del declino della nostra compagnia di bandiera? L'Alitalia nasce infatti come impresa pubblica nel 1947 e raggiunge ben presto una posizione significativa su scala mondiale. Ma dagli anni ottanta, il trasporto aereo subisce una radicale trasformazione; il processo di liberalizzazione e di privatizzazione delle compagnie statunitensi, l'introduzione di innovazioni tecnologiche, la nascita di nuove compagnie e filosofie di mercato trasformano radicalmente l'orizzonte e richiedono una strategia per fronteggiare la concorrenza. Sorge allora la necessità di un rilancio attraverso un'alleanza internazionale – individuata inizialmente nell'olandese KLM – previa la sua privatizzazione. In un libro a quattro mani, che mescola la competenza teorica di un economista all'esperienza sul campo di un ex manager dell'Alitalia, si ripercorre il processo di privatizzazione rimasto schiacciato per oltre un decennio (1997-2009) nella tenaglia tra le esigenze industriali di lungo periodo e gli interessi politici di breve periodo. Ne viene fuori il racconto di una vicenda emblematica delle contraddizioni che un processo di privatizzazione può assumere quando gli obiettivi politici confliggono con quelli pubblici, e questi ultimi vengono relegati in secondo piano. Dalla mancata alleanza con la KLM alla ricerca di partnership alternative; dalla ripresa del processo di privatizzazione alla contrattazione con Air France; dal progetto Fenice alla realizzazione della nuova Alitalia: una rigorosa ricostruzione getta definitivamente luce su uno dei passaggi più controversi della nostra storia recente.

Non si può mettere mano a un lavoro che abbia l'ambizione di considerare se stesso una sorta di viaggio, una storia delle autostrade italiane, senza partire dall'ultima notizia: i Benetton si arrendono, la Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) farà ingresso in Autostrade per l'Italia (Aspi) con il 51% delle quote rendendo di fatto la società una public company. È l'alba del 15 luglio 2020 quando il Consiglio dei Ministri dà mandato a Cdp di avviare il percorso che, entro il 27 luglio, porterà alla progressiva uscita dei Benetton dalla società. La famiglia di imprenditori veneti dovrà scendere prima al 10-12% dell'azionariato e poi sopportare una ulteriore diluizione in coincidenza con la quotazione in Borsa di Aspi.

Un'altra operazione all'insegna dell'immagine... e del portafogli. La storia dell'Alitalia è una fotografia molto precisa di come funziona il capitalismo italiano targato Berlusconi. Siete dei patrioti dice il presidente del Consiglio per motivare i venti capitani coraggiosi guidati da Roberto Colaninno e Corrado Passera. Coraggiosi forse è una parola grossa, basta osservarli da vicino come fa l'autore in questa documentata ricostruzione per capire perché hanno aderito all'invito di Berlusconi. Tutti lavorano in settori a contatto con il governo o con la politica: autostrade, aeroporti, ferrovie, costruzioni, giornali, appalti pubblici, investimenti nel settore immobiliare, sanità, assicurazioni, finanza, ciclo dei rifiuti. Acquisendo crediti verso il governo, la ricompensa è certa. Più che capitani coraggiosi, capitani molto furbi. Ai patrioti va la parte sana della vecchia compagnia pubblica, i debiti rimangono allo Stato e ai vecchi piccoli azionisti privati, mentre i settemila dipendenti in esubero vengono parcheggiati nella bad company (la vecchia società messa in liquidazione dal commissario Augusto Fantozzi) con sette anni di ammortizzatori sociali sempre pagati dallo Stato. Il pacco dono prevede anche l'esclusiva su molte rotte nazionali grazie alla fusione con Air One. La concorrenza sparisce, il monopolio dei patrioti viene blindato per decreto legge. Altro che sfida imprenditoriale coi controfiocchi, come la chiama Colaninno. Eppure la nuova Alitalia oggi non va bene: il bilancio 2011 dovrebbe chiudersi in perdita con altri dipendenti in cassa integrazione, meno aerei, meno scali, Malpensa in crisi e con un patrimonio netto più che dimezzato. Niente paura però. I nostri patrioti hanno pensato a tutto. Anche a vendere la compagnia all'Air France-Klm (con il 25 per cento è già il primo azionista della compagnia) guadagnandoci ancora e accollando ai cugini altri debiti. Addio italianità, addio afflato patriottico.

Il sempre più frequente richiamo, ad opera tanto delle parti sociali quanto delle sfere politiche, alla necessità di una maggiore collaborazione tra capitale e lavoro, in un momento di drammatica crisi (non solo) economica, ha dato occasione all'Autore di affrontare il delicato tema della partecipazione dei lavoratori in Italia. Trattandosi di un concetto dai contorni in sé oltremodo ampi, se non indefiniti, l'Autore ha ritenuto di operare innanzitutto una ricognizione delle esperienze di partecipazione – del passato e del presente – ritenute più significative, procedendo in via diacronica verso l'individuazione di un possibile significato (o, forse, di un "sembiante") che potesse risultare coerente con gli scopi "originari" dello strumento in parola. Il punto di partenza dell'analisi è stato il sistema di relazioni industriali tedesco, universalmente riconosciuto come il "benchmark model" di ogni esperienza – lato sensu – partecipativa: l'interesse per tale modello non ha coinvolto solo gli aspetti legati al suo concreto funzionamento, ma l'attenzione si è focalizzata sulle finalità e, ancor più, sui valori alla sua base, ritenuti aspetti dirimenti – anche – in una prospettiva di "trapianto" dello stesso o di sue parti in un altro sistema. Ed infatti, a conferma delle difficoltà di esportare e, prima ancora, di imporre meccanismi partecipativi, l'Autore ha poi dato conto della discussione sulla tematica in parola in ambito europeo, passata dagli iniziali progetti di armonizzazione di un modello di partecipazione "forte" al raggiungimento di un compromesso, in primis politico, verso forme di coinvolgimento dei lavoratori nelle scelte dell'impresa assai meno invasive delle prerogative imprenditoriali. I risultati della ricerca, individuando la caratteristica essenziale di un modello partecipativo nell'ambizione di generare un'evoluzione da un "diritto societario" a un "diritto dell'impresa" ("vom Gesellschafts- zum Unternehmensrecht", dalla Prefazione di Achim Seifert), lasciano trapelare un certo pessimismo rispetto al passaggio ad una simile prospettiva in ambito nazionale, in assenza di cambiamenti "strutturali"

nei rapporti tra lavoro e capitale, non ultimo sotto l'aspetto "culturale".

Fondato nel 2003, il collettivo Militant si è immediatamente contraddistinto all'interno del movimento operaio per la grande forza comunicativa con cui, complice un seguitissimo blog, ha accompagnato battaglie coraggiose e forgiato analisi capaci di mettere in discussione - se non di demolire - il modo in cui l'ideologia dominante impone di guardare al mondo e alle cose. In questo modo, articolo dopo articolo e lotta dopo lotta, Militant ha dato un contributo prezioso all'immaginario della nuova sinistra: un patrimonio di idee e pratiche che, in questo volume, trasforma dieci anni di apparente disincanto in un'appassionante storia contemporanea della cultura antagonista e della lotta di classe (introduzione di Valerio Evangelisti).

Entrare nell'Unione monetaria europea ha comportato per i paesi partecipanti un rovesciamento del precedente paradigma di gestione della domanda e dell'offerta in termini macroeconomici. Si richiedeva anche per l'Italia una politica industriale, ma di quale tipo? Da più parti se ne invocava la presenza ogni qual volta si manifestava una grave crisi di settore o di grandi imprese, oppure di fronte all'incalzante avanzare di nuove tecnologie e delle economie emergenti, che scardinavano gli equilibri di mercato. In quei frangenti si deprecava, in particolare, l'assenza di una politica industriale dello Stato volta a proteggere settori e imprese, nonché a fornire la spinta finanziaria per il rinnovamento dell'economia. Questo libro vuole sfatare diversi miti, primo tra tutti l'idea che non vi sia stata in Italia una politica industriale, o che quest'ultima consista nell'offrire protezione a imprese che non reggono la concorrenza di mercato, e che aumentando spesa pubblica e disavanzo di bilancio si possa risolvere il problema principale del ritorno a una crescita consistente e sostenibile. Attraverso un'analisi dettagliata e documentata emerge con chiarezza che in Italia c'è stata sì una politica industriale, che spesso però si è rivelata inappropriata – soprattutto nell'affrontare il difficile e complesso percorso verso la crescita –, di intensità discontinua, non sorretta da sufficiente mobilitazione di risorse pubbliche e private, e poco attenta a emendare le gravi debolezze di sistema. Il volume si chiude con uno sguardo alle sfide dei prossimi anni, indicando su quali punti è urgente concentrare l'impegno della politica industriale, in modo da renderla efficace.

L'economia fondamentale è l'infrastruttura della vita quotidiana. È quello che ogni giorno diamo o dovremmo dare per scontato: la produzione e la distribuzione del cibo, la distribuzione dell'acqua, dell'energia, del gas, i trasporti, l'istruzione, la sanità, i servizi di cura. In questi settori – almeno in questi – il benessere della collettività dovrebbe essere il principio guida dell'azione economica. Da più di vent'anni, invece, anche in questa sfera dell'economia hanno preso piede la massimizzazione del profitto, l'orientamento al breve termine, la propensione all'accumulazione finanziaria e alla rendita. Questo libro – frutto di un percorso di ricerca transnazionale – spiega perché anche in Italia, come nel resto d'Europa, la corsa irresponsabile verso l'estrazione di valore e l'utile di breve periodo coinvolge imprese, istituzioni locali e soggetti a cavallo tra pubblico e privato. Una serie di casi di studio mostra come una simile tendenza stia minando le basi dell'economia fondamentale, alimentando fratture e diseguaglianze sociali. A fronte di questa deriva – spiegano gli autori – non bastano forme molecolari di autodifesa della società. Serve invece ritrovare la strada di un'innovazione sociale radicale e di un riformismo non liberista. Per tutte le attività economiche fondamentali deve valere una licenza sociale: l'attività economica, privata o pubblica che sia, si deve ritenere legittima soltanto se opera a vantaggio, e non a detrimento, della società.

The last few decades have witnessed substantial liberalization trends in various industries and countries. Starting with the deregulation of the US airline industry in 1978, regulatory restructuring took place in further network industries such as telecommunications, electricity or railways in various countries around the world. Although most of the liberalization movements were initially triggered by the worrying performances of the respective regulatory frameworks, increases in competition and corresponding improvements in allocative and productive efficiency were typically associated with the respective liberalization efforts. From an academic perspective, the transition from regulated industries to liberalized industries has attracted a substantial amount of research reflected in many books and research articles which can be distilled to three main questions: (1) What are the forces that have given rise to regulatory reform? (2) What is the structure of the regulatory change which has occurred to date and is likely to occur in the immediate future? (3) What have been the effects on industry efficiency, prices and profits of the reforms which have occurred to date? Liberalization in Aviation brings together renowned academics and practitioners from around the world to address all three questions and draw policy conclusions. The book is divided into five sections, in turn dealing with aspects of competition in various liberalized markets, the emergence and growth of low-cost carriers, horizontal mergers and alliances, infrastructures, and concluding with economic assessments of liberalization steps so far and proposed steps in the future.

This volume explores the lexical influence of English on European languages, a topical theme with linguistic and cultural implications. It provides an extensive introductory background to a cross-national view of English-induced lexical borrowing, posing crucial analytical questions such as what counts as an Anglicism. It also offers a typology of borrowings with examples from the languages represented: Armenian, Danish, French, German, Italian, Norwegian, Polish, Serbian, Spanish, and Swedish. The articles in this volume address general and language-specific issues related to the analysis and collection of Anglicisms, extending the scope to the largely unexplored area of phraseology and bringing new insights into corpus-based and corpus-driven methodologies. This volume fits into a well-established and constantly developing research field and will appeal to scholars interested in the spread of English as an international language, contact and contrastive linguistics, lexicology and lexicography, and computer corpus lexicography.

Il tema: Per una nuova storia del lavoro: genere, economie, soggetti a cura di Cristina Borderías e Manuela Martini Introduzione. Per una nuova storia del lavoro: genere, economie, soggetti | Open access Sguardi storiografici su genere e lavoro in Europa Mercedes Arbaiza, Genere, economia e storia: l'episteme femminista in tempi di crisi Margareth Lanzinger, Dalla casa all'impiego. Concetti di genere e lavoro nell'area germanica Leda Papastefanaki, Labour in Economic and Social History: The Viewpoint of Gender in Greek Historiography Ricerche italiane di storia del lavoro e relazioni di genere Laura

Savelli, Le relazioni di genere nei servizi postelegrafonici dal XIX secolo al secondo dopoguerra Roberta Corsi, Uguaglianza professionale e differenza di genere: le donne italiane nella cabina di pilotaggio Tania Toffanin, Invisibili trame. Il ruolo nascosto delle lavoranti a domicilio in Italia Lecture Eileen Boris, The Gender of Labor History: The Difference It Makes Interventi Ugo Pavan Dalla Torre, Le donne nell'associazionismo reducistico italiano tra Grande Guerra e fascismo Rubriche Recensioni Daniela Lombardi, Famiglie assistenziali e tutela delle esposte adulte Simonetta Soldani, Donne strategiche nel vortice della Grande Guerra Silvia Segalla, Altri uomini. Maschilità a confronto attraverso la migrazione Resoconti Ida Fazio, Storia delle donne e di genere alla First Conference of the European Labour History Network (Torino, 14-16 dicembre 2015) | Open access Le pagine della SIS, a cura di Susanna Mantoni Summaries Le autrici e gli autori

Gli stati sono sostituiti, nella disciplina dell'economia, da istituzioni sovranazionali; l'ordinamento nazionale è parte di quello comunitario, al quale deve adeguarsi; il diritto comunitario finisce per stabilire le teste di capitolo del diritto pubblico dell'economia: sono solo alcuni degli importanti mutamenti con cui si è chiuso il secolo XX. In questo complesso sistema, quali sono i rapporti tra Stato ed economia in Italia? Come si sono sviluppati dall'Unità a oggi? Quale parte hanno l'Unione europea e la globalizzazione nella modificazione di tali relazioni? Accanto a un bilancio storico dell'intervento economico nel suo assetto tradizionale, i capitoli di questo volume forniscono una attenta analisi dei rapporti attuali Stato-economia e seguono le trasformazioni e le prospettive aperte dalle politiche dell'Europa unita. Questa quinta edizione, diretta e coordinata da Sabino Cassese, è il frutto di una completa revisione del precedente fortunato manuale.

Rappresentare con verità storica, anche scomoda ai potenti di turno, la realtà contemporanea, rapportandola al passato e proiettandola al futuro. Per non reiterare vecchi errori. Perché la massa dimentica o non conosce. Denuncio i difetti e caldeggio i pregi italici. Perché non abbiamo orgoglio e dignità per migliorarci e perché non sappiamo apprezzare, tutelare e promuovere quello che abbiamo ereditato dai nostri avi. Insomma, siamo bravi a farci del male e qualcuno deve pur essere diverso!

Ogni ricco ha il reddito di cento poveri. Non è l'Inghilterra di Dickens, è l'Italia di oggi. Redditi e ricchezza si sono concentrati nelle mani di una persona su dieci. Le altre nove quasi tutti noi stanno peggio di dieci anni fa, sono i 'perdenti', divisi in mille modi tra uomini e donne, tra vecchi e giovani, tra Nord e Sud ma uniti dal declino. Com'è potuto succedere? Togliere ai poveri per dare ai ricchi, rendere il lavoro più debole e il capitale più forte è da trent'anni l'orizzonte del liberismo. Da qui ha origine la crisi attuale, in Europa e in Italia. Ma un'alternativa c'è, ci meritiamo un altro futuro.

Gli anni Ottanta e Novanta del secolo scorso sono stati dominati dal dibattito teorico sulla necessità di ridurre l'intervento dello Stato in economia e di restituire interi settori della produzione industriale e del terziario, già occupati da aziende pubbliche, alla sola azione dei mercati. Lo Stato doveva cessare di essere imprenditore, com'era diventato dopo quasi un secolo di espansione delle sue competenze, e trasformarsi in uno Stato regolatore che si limitasse a svolgere funzioni di controllo sull'effettiva applicazione delle regole della concorrenza. Così abbiamo assistito anche in Italia alla graduale realizzazione di uno Stato regolatore con il conseguente proliferare di Autorità indipendenti che avrebbero dovuto svolgere il delicato e difficile compito di vegliare sull'andamento dei mercati, di assicurare la libertà di concorrenza e di tutelare le ragioni degli utenti divenuti ormai semplicemente clienti. La devastante crisi economica di questi ultimi anni ha generato un ritorno alla riflessione sul ruolo dello Stato nell'economia da parte di studiosi di diverse discipline che, sulla scia del premio Nobel per l'economia Joseph Stiglitz che aveva posto il problema già alla fine degli anni Ottanta, sono tornati a proporre un più intenso ruolo dello Stato nell'economia. Le recenti vicende che hanno visto protagonista l'Alitalia, la compagnia di bandiera dello Stato italiano, sono un'esemplare cartina di tornasole dei processi innanzi accennati e inducono a riflettere sull'opportunità che lo Stato si occupi di settori di mercato strutturalmente ridisegnati dai processi di privatizzazione e dalla globalizzazione economica. La vicenda Alitalia può, infatti, essere letta nei termini di un fallimento tanto del vecchio Stato imprenditore operante in condizioni di monopolio, quanto del nuovo Stato regolatore nella doppia veste di imprenditore attivo con una propria compagnia in un mercato liberalizzato e, al tempo stesso, di garante della concorrenza. Tutto ciò pone nuovi pressanti interrogativi su quale debba essere il ruolo dell'intervento pubblico nell'economia di uno Stato nazionale come l'Italia che esce fortemente penalizzato dai processi di globalizzazione e di conseguente crisi economica e finanziaria e che è costretto a muoversi nell'ambito delle rigide regole imposte dall'Unione europea.

Per quale motivo siamo i principali beneficiari del Recovery Fund? Ci hanno spiegato che siamo stati il primo Paese europeo colpito dalla pandemia, ma non sappiamo molto di più. Da emergenza sanitaria, il Covid-19 si è presto evoluto in shock economico: un fenomeno globale che nel nostro Paese ha riaperto le ferite mai del tutto cicatrizzate inflitte dalla crisi di dieci anni fa, quella del debito sovrano e del "Whatever it takes" di Mario Draghi. Leonardo Panetta, corrispondente italiano da Bruxelles, ci spiega i motivi alla base del Piano Marshall del nuovo millennio e mostra i retroscena delle trattative europee, tra "pregiudizi" delle istituzioni e degli altri Stati membri e i tanti nostri errori. Da sempre "osservata speciale", l'Italia, mai come questa volta, ha legato il suo destino a Bruxelles. E Bruxelles, in qualche modo, ha legato il suo al nostro.

La crisi finanziaria scoppiata nell'autunno 2008 ha sancito il successo di coloro che ne sono stati gli artefici. In Italia e Grecia sono andati al potere tecnocrati e banchieri, gli stessi che, fino al giorno prima, hanno lavorato per le istituzioni responsabili del crollo dell'economia. Ai vertici dei governi europei, delle istituzioni internazionali, dell'Unione europea (un «super Leviatano»), siedono i referenti delle banche e della finanza, nelle mani dei quali una classe politica incapace e inadeguata ha affidato le speranze di ripresa. Essi continuano a perseguire le politiche di impoverimento di 720 milioni di europei, con l'unico scopo di trasformare il Vecchio Continente in un immenso lager di schiavi moderni: tagli, flessibilità, liberalizzazioni, privatizzazioni, queste le «ricette» per raggiungere falsi obiettivi: la riduzione del deficit ed il pareggio di bilancio (tecnicamente impossibile). Con la «privatizzazione» (svendita) delle ultime società pubbliche completeranno il disegno, raggiungendo l'obiettivo di distruzione degli Stati e della privazione dei più elementari diritti di cittadinanza. Sono politici, banchieri, economisti, editori, controllano i media, e attraverso essi ci tranquillizzano. Non possiamo illuderci che, coloro che hanno appiccato l'incendio, si trasformino improvvisamente in pompieri. Guardando i dati, viene spontaneo domandarsi come sia possibile che in soli tre anni dall'autunno 2008, il debito pubblico di alcuni Stati (Italia, Spagna, Portogallo, Irlanda) sia sensibilmente peggiorato. La risposta è semplice: la colpa è delle misure anti-crisi legate alle operazioni di sostegno al sistema bancario. Con i soldi dati alle banche a interessi irrisori (1.200 miliardi in Europa, e altrettanti negli Usa), queste non fanno altro che rifinanziare le loro obbligazioni o acquistare a loro volta il debito degli Stati, che è divenuto nel frattempo più oneroso da sostenere perché è aumentato, e il rating è peggiorato. Le banche, quindi, chiedono interessi più alti agli Stati, e la voragine del debito pubblico aumenta in una spirale infinita. In tutto questo giro, chi ci guadagna, ancora una volta, sono proprio le banche. Ma come siamo arrivati fino a qui? Quali sono i sottili meccanismi che hanno privato gli Stati della loro sovranità? L'Ue, la Bce, l'euro, il Trattato di Lisbona, Basilea II, il Fmi, le agenzie di rating, sono tutti strumenti nelle mani della finanza, che ha piazzato i suoi uomini al vertice delle istituzioni nazionali e sovranazionali. Il potere, scippato da

tecnocrati e banchieri, con la complicità di politici incapaci e corrotti, deve tornare nelle mani del popolo sovrano.

Prefazione di Lorenzo Infantino Questo libro si propone di affrontare in modo rigoroso ma divulgativo i principali nodi da sciogliere dell'economia italiana. Attraverso il contributo di specialisti delle diverse materie vengono analizzati temi che sono tutti i giorni dibattuti, con più o meno competenza sui media, come i conti pubblici o la tassazione, insieme ad altri dai quali dipenderà l'assetto della struttura economica del nostro Paese come i trasporti, le liberalizzazioni, le privatizzazioni, il sistema bancario e finanziario nonché la politica industriale. Ma anche argomenti che hanno certamente un pregnante risvolto economico e una valenza sociale di primaria importanza, come la previdenza, l'università e la sanità.

[Copyright: 5b8be3229645fc821a4f3519b9b0cba2](#)