

I Signori Delle Autostrade

Funding infrastructure has always been a challenging issue in any country and at any time, yet the topic is still largely unexplored. The social returns of investment in water, roads, railways, or more recently telegraph or communication satellites are often apparent in the long run, but this distant horizon poses special problems to governments and investors. This volume provides a broad overview of the main financing solutions implemented in Europe to support infrastructures from the fall of the Roman Empire up to the end of the 20th century. It explores the diverse historical paths pursued in order to solve the problem of infrastructure finance in various European countries, and draws upon the findings of an international and interdisciplinary research project. It brings together case studies by economic historians, economists, and engineers, and the clear taxonomy guides the reader through the financing solutions that have been developed to fund infrastructure over almost three thousand years. The volume is organized into four parts; after an introductory chapter by the editors, Part One offers 'horizontal' contributions that cover the history of European infrastructure finance. Parts Two, Three, and Four each focus on a single sector, namely water, transport, and telecommunications. The findings show how history can inform thinking on contemporary infrastructure problems.

Avete mai dormito in autostrada sotto la neve tornando a casa dopo una giornata di lavoro? Improvvisamente sentirsi abbandonati da tutti in balia solo dell'arte di arrangiarsi e della solidarietà da sconosciuti. L'occasione giusta per parlare anche delle insidie a cui si può andare incontro in autostrada come nella viabilità ordinaria, o cittadina: dai "cari" carrozzeri di soccorso, a benzinai o meccanici troppo premurosi, dai cantieri fantasma ai servizi negli Autogrill; dai pedoni e ciclisti prepotenti agli addormentati davanti ai semafori. Insomma una carrellata spesso ironica, comica o drammatica, dei nostri e altrui difetti, spesso più frutto di sfortunati equivoci che di comportamenti razionali.

I signori delle autostrade
 From Rail to Road and Back Again? A Century of Transport Competition and Interdependency
 Routledge

"Nonostante le piccole dimensioni, la Scozia custodisce molti tesori: cieli sconfinati, antichi edifici, spettacolare fauna selvatica, ottima cucina di mare e gente ospitale".

Tagliare nastri sembra essere lo sport più diffuso tra amministratori pubblici e politici del Belpaese. Cantieri, cantieri e ancora cantieri. Potrebbe essere questo lo scenario che si presenterà ai nostri occhi nei prossimi anni, se andranno in porto gli oltre 2.000 km di nuove autostrade preventivate. Costo stimato: 50 miliardi di euro. La nuova colata di asfalto, spiega Roberto Cuda in questo documentatissimo libro, colpirà soprattutto le regioni del Nord e in particolare la Lombardia, dove le arterie in costruzione aumenteranno del 90 per cento l'attuale dotazione autostradale. Una bomba inesplosa che potrebbe sfigurare per sempre il paesaggio ma anche cambiare gli assetti del potere economico nel nostro Paese. Tuttavia, ci rivela l'autore, molti progetti sono al palo e la colpa non è degli ambientalisti, ma delle finanze. Le decantate «grandi opere» non hanno la copertura necessaria. I soldi a disposizione sono pochi e le banche, che si erano gettate a capofitto nella partita, ora si stanno sfilando. Che sta succedendo? Conviene davvero investire su queste strade? Un caso emblematico è quello della BreBeMi: 62 km di autostrada per 2,4 miliardi di euro complessivi, costo raddoppiato negli ultimi anni, per rientrare dal quale la concessionaria dovrà incassare 10 milioni di euro al mese per 20 anni. Intanto, la Milano-Serravalle è sull'orlo del fallimento. Una cosa è certa, spiega Cuda: grazie ai «trucchi» del project financing all'italiana, ad accollarsi i rischi non saranno i Signori del cemento ma gli italiani, sui cui ricadranno i debiti accumulati.

Cosa significa giustizia ambientale? Da dove trae origine tale concetto? Il saggio di Francesca Rosignoli cerca di rispondere a questi interrogativi tracciando una geografia delle disuguaglianze ambientali che si snoda dagli Stati Uniti all'Europa. Un'attenzione particolare è riservata all'Italia, dove fu Danilo Dolci il primo a porre la questione delle politiche ambientali come mezzo per combattere la povertà, le ingiustizie sociali e la criminalità organizzata. Questa riflessione importante, che ricostruisce la genesi e lo sviluppo della battaglia in favore dell'ambiente, mette in luce i rischi a cui sono esposte le società contemporanee offrendo un punto di vista inedito: quello delle comunità più ferite.

Il settore dei trasporti è caratterizzato da un intervento e da una spesa pubblica rilevanti. La necessità dell'intervento dello Stato in tale ambito è generalmente data per scontata; spesso ritenuta inevitabile alla luce di obsolete convinzioni, mai riviste nonostante i radicali cambiamenti sociali e tecnologici sopravvenuti. Ma è davvero tanto indispensabile l'intervento dello Stato? E, se sì, è bene che avvenga con i margini di discrezionalità correnti? Questo libro mostra come la necessità dell'intervento dello Stato non sia affatto ovvia e debba essere invece sempre provata. Se si ricorre al settore pubblico, peraltro, è necessario che la sua azione sia vincolata da regole, e non caratterizzata dalla piena discrezionalità. Se l'azione pubblica è del tutto imprevedibile, anche investitori e cittadini agiranno in condizioni di costante incertezza e faranno a loro volta scelte sbagliate.

Antonio Giangrande, orgoglioso di essere diverso. Si nasce senza volerlo. Si muore senza volerlo. Si vive una vita di prese per il culo. Noi siamo quello che altri hanno voluto che diventassimo. Facciamo in modo che diventiamo quello che noi avremmo (rafforzativo di saremmo) voluto diventare. Oggi le persone si stimano e si rispettano in base al loro grado di utilità materiale da rendere agli altri e non, invece, al loro valore intrinseco ed estrinseco intellettuale. Per questo gli inutili sono emarginati o ignorati. Se si è omologati (uguali) o conformati (simili) e si sta sempre dietro alla massa, non si sarà mai primi nella vita, perché ci sarà sempre il più furbo o il più fortunato a precederti.

In view of the fact that public infrastructure, health and other services are being more consistently delivered through Public-Private Partnerships (PPPs) and concessions; this timely book explores these complex contractual arrangements involving cooperation between public and private sectors. It considers that PPPs have become increasingly prevalent following the financial crisis and examines the applicable legal regimes that are still, to a large extent, unclear to many.

380.304

On March 26th, 1923, in a formal ceremony, construction of the Milan–Alpine Lakes autostrada officially began, the preliminary step toward what would become the first European motorway. That Benito Mussolini himself participated in the festivities indicates just how important the project was to Italian Fascism. Driving Modernity recounts the twisting fortunes of the autostrada, which-alongside railways, aviation, and other forms of mobility-Italian authorities hoped would spread an ideology of technological nationalism. It explains how Italy ultimately failed to realize its mammoth infrastructural vision, addressing the political and social conditions that made a coherent plan of development impossible.

I saggi che compongono questo libro traggono spunto in particolare dalla domanda seguente: quali forme assumerà nel prossimo futuro l'interazione tra i territori produttivi e lo scenario di governance continentale che di fatto li racchiude? Senza assumere una prospettiva analitica basata sul breve termine ed immediatamente applicabile in termini di politiche pubbliche, gli autori cercano di costruire un dialogo fra approcci scientifici diversi che spaziano dall'economia politica alla sociologia dell'ambiente, dalla geografia economica alla filosofia morale. L'Europa dei territori, infatti, non è che l'esito – sempre reversibile e comunque percorso da conflitti di varia natura ed intensità – di complessi processi socio-economici che devono ancora essere compresi a fondo. Pensare le traiettorie di sviluppo future dei territori europei, e le eventuali forme di mediazione e collaborazione che li caratterizzeranno, richiede non solo la presa d'atto delle trasformazioni epocali che hanno investito il lavoro, il welfare ed il territorio, ma anche uno sforzo collettivo che sappia immaginare ed agire un modello di sviluppo altro, radicato nei principi di giustizia sociale ed ambientale. Se, parafrasando un lungimirante Pasolini, gli italiani sono diventati consumisti in seguito ad una nefasta “rivoluzione antropologica”, allora bisognerà trovare il coraggio e la forza di invertire e rilanciare quel processo, stavolta in direzione di una sostenibilità concreta, diffusa e solidale; così che l'ambito economico sia funzionale ad un abitare autenticamente umano.

La vita e le esperienze di Dante Cricchi (1921-2011) costituiscono un osservatorio privilegiato e un punto di vista di grande interesse sulla storia del Novecento europeo e non solo. Cricchi, giovanissimo, vive l'esilio antifascista in Francia insieme alla sua famiglia; nei primi anni Quaranta è arruolato nelle truppe italiane di stanza nei Balcani; dopo l'8 settembre attraversa l'odissea per molto tempo taciuta degli internati militari italiani nei campi di concentramento del Terzo Reich; nell'immediato dopoguerra si impegna in politica tra i comunisti emiliani; negli anni Cinquanta e Sessanta approfondisce la passione per il giornalismo politico e di inchiesta, lavorando come inviato in Africa, Asia e America Latina. Fin da allora internazionalismo e pacifismo si intrecciano nel suo lavoro politico-culturale, rispecchiandosi anche nell'intensa opera svolta nelle amministrazioni locali, soprattutto a partire dalla metà degli anni Settanta, quando viene eletto sindaco di Marzabotto e poi segretario generale dell'Unione mondiale delle città martiri. Al Comitato regionale per le onoranze ai caduti di Marzabotto e all'Istituto storico provinciale della Resistenza di Bologna è apparso doveroso occuparsi presto della sua figura, impedire che con la sua scomparsa, si cominciasse a stendere su quella vita il cono d'ombra della memoria labile e della dimenticanza che non è cosa rara che nel nostro paese avvenga. Avete in mano il frutto di questa decisione. Un'articolazione di saggi che sfaccettano un'esistenza plurale percorsa da un'unica corrente ideale, da un fuoco battagliero contro ogni forma di ingiustizia, dovunque si venisse a conoscere che si verificasse e senza attendere i tempi giusti e opportuni, perché e potrebbe essere il motto di Dante Cricchi, si è sempre in ritardo nei confronti delle sofferenze e delle ingiustizie che l'umanità sa infliggersi e che solo l'umanità stessa può provare a redimere.

The coming of the railways signalled the transformation of European society, allowing the quick and cheap mass transportation of people and goods on a previously unimaginable scale. By the early decades of the twentieth century, however, the domination of rail transport was threatened by increased motorised road transport which would quickly surpass and eclipse the trains, only itself to be challenged in the twenty-first century by a renewal of interest in railways. Yet, as the studies in this volume make clear, to view the relationship between road and rail as a simple competition between two rival forms of transportation, is a mistake. Rail transport did not vanish in the twentieth century any more than road transport vanished in the nineteenth with the appearance of the railways. Instead a mutual interdependence has always existed, balancing the strengths and weaknesses of each system. It is that interdependence that forms the major theme of this collection. Divided into two main sections, the first part of the book offers a series of chapters examining how railway companies reacted to increasing competition from road transport, and exploring the degree to which railways depended on road transportation at different times and places. Part two focuses on road mobility, interpreting it as the innovative success story of the twentieth century. Taken together, these essays provide a fascinating reappraisal of the complex and shifting nature of European transportation over the last one hundred years.

La corruzione è un male, non correttamente percepito dalla comunità, che però la corrode come un cancro, minando alla base i principi cardini su cui si basa la nostra società contemporanea: la democrazia e il libero mercato. Per questo motivo ogni studio, ricerca e azione promossa contro la corruzione non sono mai vane ma rappresentano uno strumento utile di contrasto del fenomeno. Un merito del presente lavoro consiste nel fornire un contributo per certi versi pionieristico, che per la prima volta fornisce un'ampia casistica e un'approfondita riflessione teorica sulle modalità con le quali la corruzione in Italia può manifestarsi – e, di fatto, si realizza – nel settore urbanistico.

La scalata al potere dei talebani, il loro impatto sull'intera regione dell'Asia centrale, il loro ruolo nelle strategie delle grandi compagnie petrolifere, il mutamento della politica estera americana. Oltre a definire questi aspetti che sono ormai al centro di un'attenzione planetaria, Ahmed Rashid disegna con efficacia, e con la scorrevolezza tipica del buon giornalismo di marca anglosassone, l'attuale volto del fondamentalismo islamico, spiegando perché proprio l'Afghanistan sia diventato il punto cardine del terrorismo mondiale. Dopo avere ripercorso gli avvenimenti storici che hanno portato alla cosiddetta “rivoluzione afgana” del 1973, l'autore analizza il movimento dei talebani sotto diversi piani e aspetti (l'interpretazione del Corano, le politiche sociali, il coinvolgimento nel commercio dell'oppio, il rapporto con Osama bin Laden) per descrivere infine gli scenari più inquietanti del “Grande Gioco” di politica internazionale che ruota intorno alla questione petrolifera..

L'impero di “el Patrón” non è finito Il legame fatale tra narcotraffico e terrorismo internazionale nel racconto di un insider Nel corso della sua carriera trentennale come agente antidroga in forza alla DEA, Ed Follis ha comprato coca nei vicoli di Los Angeles, concluso affari per milioni di dollari su jet privati, intrattenuto relazioni strettissime con uomini che non solo controllavano il narcotraffico, ma erano anche membri di spicco di Al Qaeda, Hezbollah, Hamas o del Cartello messicano. Follis non è stato solo uno degli infiltrati più abili dell'agenzia americana per la lotta alla droga, ma anche colui che ha portato la guerra agli stupefacenti a un nuovo livello. Se, infatti, negli anni Novanta le operazioni sotto copertura si svolgevano quasi esclusivamente per le strade delle metropoli USA – nel regno dei piccoli trafficanti e degli spacciatori di quartiere – ora si tratta di vere e proprie missioni globali di alto spionaggio, che spaziano tra cinque continenti e sono finalizzate a spezzare l'intreccio mortale tra i grandi signori della droga e altri settori della criminalità organizzata, primo fra tutti il terrorismo internazionale. La storia dell'infiltrato numero 1 nel narcotraffico «È Edward Follis il vero affare!» Oliver Stone «Ho spremuto Eddie per giorni. Volevo capire com'è entrare tanto in confidenza con qualcuno che poi di lì a qualche mese o anno dovrai tradire. Quanto devi spingerti oltre per riuscire a fregare tutti? Perché lì è la tua vita che è in ballo. È il governo che è in ballo. Tutto è in ballo.» John Travolta N.B. Questo libro è stato

pubblicato in precedenza dalla Newton Compton con il titolo I signori della droga Edward Follis Agente pluridecorato della DEA (Drug Enforcement Administration, l'agenzia federale americana per la lotta alla droga), da anni conduce operazioni sotto copertura per sventare il narcotraffico internazionale. Negli anni Novanta è stato anche protagonista di un documentario sulle sue missioni da infiltrato tra la malavita di Los Angeles. Douglas Century giornalista canadese, ha studiato a Princeton. È autore e co-autore di diversi libri. Collabora con varie testate, tra cui il «New York Times»

La sfida, oggi, è non dimenticare questa lezione, mettendo di nuovo lo Stato al centro della gestione delle ingenti risorse che arriveranno dall'Europa grazie al Recovery Fund. Siamo a un passaggio storico determinante per il futuro del paese: questi fondi possono essere spesi per rimediare ai guasti del nostro sistema sociale e produttivo, oppure possono essere l'occasione per cambiare davvero tutto, decidendo che di questa seconda ricostruzione dell'Italia deve farsi carico in primo luogo il sistema pubblico, lo Stato nel senso più largo possibile del termine. Come declinare l'idea di ripresa? «Più Stato e meno mercato», reclamano con forza gli autori di questa riflessione a più voci sulla ripartenza post-pandemia: puntare sullo Stato e sul pubblico è il primo indispensabile investimento dell'Italia futura. È dalla cultura alla scuola, dalla ricerca al lavoro, dalla mobilità allo sviluppo industriale, passando per la sanità, la politica energetica e le telecomunicazioni: non c'è settore interessato dalle politiche pubbliche che non venga esplorato come possibile oggetto di una rivisitazione completa, grazie a una mano pubblica sapientemente guidata. Il libro propone una visione innovativa e partecipata, in grado di indicare gli obiettivi concreti, possibili, ma anche iconici di un nuovo modello di sviluppo basato sulla centralità dello Stato.

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 controfocchi, 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.

Camilla ha dodici anni e la sua vita è spaccata in due come una mela: la prima metà è stata dolce e piena di succo; la seconda è amara, col verme dentro. Perché il papà non c'è più. Il suo papà, Roby, che amava le montagne e le cose giuste. E che non ? riuscito a sopportare le accuse indegne che ha dovuto subire. Per questo Camilla odia la politica. Ma un giorno nella sua vita entra Aristotele, un barbone col suo seguito di cani, gatti e sacchetti di plastica. Prima sospettosa, poi affascinata, Camilla comincia a frequentarlo e ad ascoltarlo. E scopre che non è la politica a essere sbagliata: sono quelli che la fanno, spesso, a sbagliare. Ma scopre anche che Aristotele non è come sembra. Una storia forte, seria, che dice cose importanti con parole semplici.

380.377

[Copyright: 3a2e2e2ee4b78754533c280a32877c4f](https://www.online-library.it/online-library/3a2e2e2ee4b78754533c280a32877c4f)