



Rassegna stampa

Venerdì 23 settembre 2022

A cura dell' [Ufficio comunicazione Gesco](#)



La povertà non si elimina per decreto

di **Francesco Dandolo**

In poco tempo si è assistito a un capovolgimento del quadro economico nazionale. Alla pandemia che ha creato una simultanea e complicata paralisi della domanda e dell'offerta è subentrato, a causa della guerra e della

crisi energetica, il vento dell'inflazione. Se nella prima fase sono stati i lavoratori autonomi a subire gravi disagi, in quella successiva sono i percettori di reddito fisso e soprattutto chi, con disponibilità economiche limitate, già in uno scenario normale fa fatica ad acquistare beni cui

non si può rinunciare, come alimenti e medicine, o a pagare le utenze domestiche.

continua a pagina 10

LA POVERTÀ NON SI ELIMINA PER DECRETO

di **Francesco Dandolo**

SEGUE DALLA PRIMA

In entrambi i casi è pura illusione pensare che, passata la tempesta, torni tutto come prima: durante la pandemia il costo maggiore è stato affrontato dall'ambulante, con l'inflazione sono gli anziani e i giovani a subire le conseguenze più dure. Elementi che rappresentano la grave crisi sociale in cui siamo immersi. Non a caso, i governi succedutisi in questi ultimi anni sono intervenuti per fare fronte all'emergenza attraverso lo strumento dei bonus. Ed è su questa linea il «Decreto Aiuti» approvato dal Consiglio dei Ministri in questi giorni.

Secondo Eurostat, la Campania e in generale il Mezzogiorno sono tra le aree maggiormente a rischio povertà dell'Unione Europea. Per capire le dimensioni del fenomeno, basta partecipare alle attività delle associazioni di volontariato a sostegno

dei ceti emarginati: allora si scoprirà che lo scivolamento nell'indigenza è un'ipotesi tutt'altro che remota, una miseria in primo luogo economica, ma anche culturale ed esistenziale. Si è poveri perché non si è aiutati da nessuno, perché ci si vergogna della propria condizione, e non basta lavorare, se si è retribuiti con paghe da fame, per uscire da una condizione di cronica penuria. E nel contatto diretto con i poveri si capirà che dietro ai numeri ci sono persone, con nomi, storie, drammi quotidiani da affrontare.

Sento il bisogno di ribadire l'ispessimento dello scenario della povertà in questi ultimi anni, perché provo molta insofferenza per questa campagna elettorale. Della povertà non si parla, se non addirittura per denunciare che è una colpa essere nullatenenti. Ne è prova il video a Firenze del candidato leghista che ha incitato a votare per il suo partito perché con il successo elettorale del suo partito la donna rom, alle sue spalle, sarebbe sparita impedendole di fare l'elemosina. A dirla tutta a fare simpatia, se si è pervasi da un barlume di umanità, è la donna che con un volto sorridente e toni bonari ha invitato il politico a non ripetere quella frase.

La povertà non è una faccenda di ordine pubblico e non la si sopprime con le ordinanze. Si risolve in

primo luogo con politiche economiche pubbliche redistributive sulla base del principio di solidarietà frutto della coesione nazionale. Ed è noto che in questi ultimi anni, a causa della pandemia e della crisi energetica, le disuguaglianze sono aumentate e la distanza fra ricchi e poveri si è incrementata. Ecco perché politiche fiscali che mirano ad annullare il principio della progressività della tassazione o misure che spingono per l'autonomia regionale in un contesto come quello italiano attraversato da forti sperequazioni a livello regionale, sono devastanti. Certo vi è il problema di come si spendono le risorse pubbliche e gli esiti che determinano: ma questa considerazione non può fare perdere di vista la convinzione di don Lorenzo Milani secondo cui non c'è nulla di più ingiusto che fare parti uguali fra disuguali. Anzi, in questo caso la ripartizione determinerebbe effetti peggiori perché a chi ha si darebbe di più, mentre a chi ha poco si concederebbero briciole. È davvero necessario che la classe politica meridionale, di qualsiasi colore sia, abbia bene in mente che la povertà non è qualcosa di cui vergognarsi o da sopprimere, ma un tema politico prioritario da affrontare nella coesione e nella solidarietà nazionale.



L'ANALISI**Mobilità e sicurezza
diritti calpestati
che devono tornare
nell'agenda politica****Antonio Coppola**

La settimana europea della mobilità è un'importante occasione per riflettere sul futuro di questo importante fattore della vita individuale e sociale. Dalla razionale ed efficiente gestione di tutte le modalità di spostamento che compongono la vasta filiera della mobilità dipende la qualità della vita e dell'ambiente. Traffico congestionato, inquinamento ed incidentalità stradale sono le principali criticità da affron-

tare, soprattutto in città come Napoli su cui pesano, come un macigno, anni di amministrazione distratta e inoperosa in questo campo, come in altri. Anni bui, caratterizzati dallo stato di abbandono riservato al trasporto pubblico ed alla sosta che ha stretto in una morsa la città occupandone le carreggiate destinate, invece, alla circolazione. Si è, così, proliferato il fenomeno dei parcheggiatori abusivi, collegati e non alla malavita organizzata, che hanno potuto operare sostanzialmente indisturbati,

sia nel centro che nelle periferie, nonostante l'impegno della Polizia Municipale, nei limiti di un organico ridotto in termini di uomini e mezzi, e le veementi proteste dei cittadini e di chi, come noi, ne rappresenta e tutela il diritto alla mobilità.

*Continua a pag. 23***Dalla prima di Cronaca****Mobilità e sicurezza, diritti calpestati che devono tornare nell'agenda politica****Antonio Coppola**

Senza considerare, inoltre, le pessime condizioni della rete viaria cittadina, su cui sorgono cantieri infiniti che, oltre a ridurre la transitabilità di strade, già non molto capienti, contribuiscono con le loro polveri a deteriorare la qualità dell'aria. Cantieri che, seppure prevalentemente destinati alla realizzazione di opere per il trasporto pubblico, si trascinano da tempo facendo prolungare l'agonia di un servizio ormai allo sfascio. In queste condizioni, ci sembra alquanto semplicistica l'ipotesi di puntare sulla cosiddetta "mobilità verde" per risolvere i mali della nostra città. Che la "micromobilità" rappresenti una valida modalità di trasporto non vi è dubbio. Tuttavia, non possiamo nemmeno sorvolare sul fatto che essa è limitata ad una ristretta fascia di popolazione - prevalentemente giovani, in buona salute e capaci di stare in equilibrio su due ruote - ed è inadatta ad affrontare le notorie pendenze collinari

della nostra città. In ogni caso, i crescenti episodi di sinistrosità che vedono coinvolti monopattini elettrici e velocipedi a pedalata assistita richiedono maggiore considerazione a livello normativo e non solo. Al riguardo, l'ACI ha già avanzato concrete proposte per una maggiore sicurezza di questi veicoli che, molte volte, vengono usati senza avere un'appropriate preparazione tecnica (anche a velocità di 10 km/h si possono causare lesioni devastanti se non si è capaci di avere il massimo controllo del mezzo), né la minima conoscenza delle basilari norme del Codice della Strada. Per questo riteniamo fondamentale istituire corsi di formazione per il conseguimento di una sorta di patentino: la strada ha le sue regole che bisogna conoscere e rispettare, altrimenti si rischia di andare incontro a conseguenze irreparabili per sé e per gli altri. Inoltre, occorre introdurre l'obbligo del casco per tutti i conducenti, anche maggiorenni, dell'assicurazione sulla

responsabilità civile verso terzi e della targa proprio per facilitare i controlli delle forze dell'ordine, rendendo più semplice l'individuazione del responsabile della circolazione, soprattutto in caso di incidente o quando si commettono infrazioni, allo stato praticamente impunte. E non basta. Anche i Comuni e le Città metropolitane devono svolgere la loro parte, organizzando la mobilità urbana in modo da far convivere, coerentemente e in tutta sicurezza, le diverse modalità di trasporto, nell'ambito di una pianificazione complessiva, ovvero il Piano urbano della mobilità sostenibile (Pums), con il Piano della sicurezza stradale, di cui tutte le grandi

**Peso: 19-1%, 23-18%**

città devono dotarsi ed attuare, riservando a bici e monopattini idonei spazi della carreggiata, ben delimitati fisicamente. Senza fatti concreti, questi appuntamenti annuali dedicati alla sicurezza ed alla mobilità rischiano solo di trasformarsi in sterili esercizi di buone intenzioni e nulla più. Ed a proposito di concretezza, proprio in questi giorni, ha preso il via anche a Napoli il servizio di infomobilità dell'ACI "Luceverde", realizzato in sinergia con il Comune nell'ambito del "protocollo

d'intesa per una mobilità responsabile", quale contributo ad una migliore organizzazione degli spostamenti sul territorio. I grandi obiettivi si raggiungono con la politica dei piccoli passi: e questo ne è uno verso l'ambito traguardo della mobilità sicura e sostenibile.