

ECONOMIA Più proposte per lo sviluppo

La Fondazione Think Tank Nord Est, nata a fine 2013 da un gruppo di imprenditori del Veneto Orientale, si muove in sintonia rispetto a quanto indicato dalla Presidente Piovessana nel suo intervento sulla Tribuna di Treviso dei giorni scorsi. Meno lamentele e più proposte concrete per rilanciare lo sviluppo. Il momento della protesta, soprattutto se vuota e deresponsabilizzante, è finito. A tal fine, la Fondazione ha analizzato fusioni e unioni dei Comuni, approfondendo i vantaggi per la cittadinanza e le imprese. Il territorio ha infatti bisogno di razionalizzazione: la macchina burocratica che frena quotidianamente le imprese è rappresentata anche dal numero elevato di Comuni con cui le aziende hanno a che fare. I tanti piccoli municipi, spesso con regole diverse tra loro. Un Nordest più efficiente deve avere meno imprese e regole condivise per le imprese. Solo così il mondo produttivo può più facilmente esprimersi per creare lavoro e ricchezza. La Fondazione si è anche dedicata all'analisi del turismo nell'alto Adriatico, favorendo

l'istituzione del primo Distretto Turistico del Veneto, che ora è seduto al tavolo interministeriale per l'emanazione dei decreti attuativi in grado di favorire l'attività delle imprese e pertanto lo sviluppo del territorio.

Ma i temi sono ovviamente molti altri, a partire dal recupero di un territorio che, come sostiene la Presidente Piovessana, oggi mostra le ferite di decenni di forte sviluppo. In questa prospettiva, andrebbero messi a punto strumenti incentivanti per il recupero degli spazi produttivi dismessi, con l'obiettivo di far ripartire la crescita bloccando al consumo il consumo di suolo. E questi strumenti devono essere condivisi con tutte le forze esistenti sul territorio, che vogliono e devono partecipare al raggiungimento del bene comune.

È il momento di confrontarsi sulle idee per lo sviluppo del Nordest. Il futuro di questo territorio parte da noi, dalla comunità e dalle imprese. Possiamo costruirlo insieme.

Antonio Ferrarelli
Presidente Fondazione Think Tank Nord Est

LE MISURE L'inquinamento e la salute

Vorrei ricordare che l'inquinamento atmosferico ha un impatto significativo sulla salute dei cittadini italiani. Soprattutto nelle aree urbane. Bisogna limitare le fonti fossili, incentivare le auto elettriche, eco città, car-sharing, aumentare le stazioni di ricarica, ospedali nuovi Green contro lo smog e l'uso delle moderne tecnologie di fiscaldamiento

Gino Spolatore

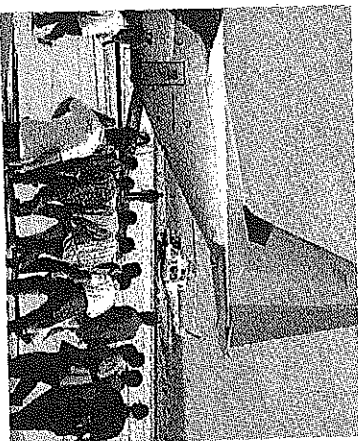
L'ANALISI

I rimpatri degli stranieri, quello che occorre sapere

di PIERO INNOCENTI

In questi giorni si continua a (stra)parlare di rimpatri degli stranieri irregolari e di una loro "intensificazione" ritenendo con ciò di dare alla collettività un segnale di particolare attenzione al fenomeno migratorio che è sempre particolarmente cruciale e generatore di ansie diffuse. In effetti, i rimpatri con voli charter "dedicati" (organizzati dalla Direzione Centrale per l'immigrazione e la Polizia delle Frontiere del Dipartimento della Pubblica Sicurezza) hanno avuto inizio da oltre quindici anni, a partire dal 2000, con i primi cinque voli che, nel corso dell'anno, riaccompagnarono, complessivamente, 433 stranieri nel loro paese di origine. L'anno dopo i voli salirono a tredici per il rimpatrio di 1.700 persone e, nel 2002, si arrivò a 26 charter per un totale di 2.297 stranieri rimpatriati.

Negli anni seguenti il picco dei rimpatri con voli charter, navi o voli di linea si è avuto nel 2011 con il rimpatrio di oltre 8mila stranieri di cui 4.120 tunisini, 2.012 egiziani, 1.049 marocchini, 1.230 di varie nazionalità e 41 nigeriani. Negli ultimi due anni la situazione si è livellata con 93 voli charter effettuati nel 2015 ed il rimpatrio di 1.700 stranieri (in gran parte tunisini ed egiziani) e nel 2016 con 62 voli charter ed il rimpatrio di 1.793 stranieri (in maggioranza ancora tunisini ed egiziani ma anche 151 nigeriani e 40 sudanesi). Ci sono stati, poi, 46 stranieri rimpatriati nel 2016 per motivi di sicurezza dello Stato o perché contigui ad organizzazioni terroristiche che vanno ad aggiungersi ai 52 del 2015, agli 11 del 2014 e ai 13 del 2013 (fonte, Ministero dell'Interno). Il ricorso a voli charter, più costosi dei voli di linea, si spiega con il particolare che le compagnie aeree non sono particolarmente collaborative e non "gradiscono" i rimpatri da rimpatriare sui loro voli. Il costo di ogni volo, si aggira, mediamente, su circa sessantamila



euro, considerati gli itinerari usuali che si fanno verso Tunisi, Egitto, Nigeria, il carburante, le tasse, la missione internazionale per il personale di polizia di scorta, medici della polizia e personale paramedico.

Insomma, uno sforzo considerevole tanto più che nella stragrande maggioranza dei casi si tratta di rimpatri scortati (Deputati, deportati, accompagnati). L'impiego della scorta internazionale è disposto dalla competente articolazione della Direzione Centrale dell'immigrazione e della Polizia delle Frontiere, direttamente o su richiesta della Questura interessata. Sul voli il rapporto da garantire nella scorta è di due agenti di polizia per ciascuna persona da rimpatriare e, nell'ambito del dispositivo di scorta, va previsto sempre l'impiego di un operatore di polizia dello stesso sesso della persona da rimpatriare. Il personale di polizia a bordo del charter indossa abiti civili e segni distintivi che evidenziano la loro appartenenza alla Polizia di Stato per una immediata identificazione. Eventuali profili di pericolosità evidenziati dai rimpatriandi possono comportare un'ulteriore superiore di personale di polizia. Personale che, spesso, occorre "rastrellare" da più questure (i cui organici sono carenti) ed uffici di fron-

tera in quanto abilitati a svolgere tale tipologia di servizio dopo la frequenza di appositi corsi di formazione. Eccezionalmente il servizio di scorta può essere integrato da poliziotti non abilitati allo specifico servizio ma, in questo caso, l'autorizzazione è riservata alla articolazione competente della Direzione Centrale dell'immigrazione e della Polizia delle Frontiere.

Tale ultima eccezione non trova applicazione nei casi di rimpatri effettuati con voli charter congiunti, a bordo dei quali vengono rimpatriati stranieri della stessa nazionalità espulsi da più paesi membri dell'UE. A tali operazioni (nel 2016, dei 62 voli charter sopraindicati, 6 sono stati congiunti e organizzati dall'Italia), è sempre prevista la presenza obbligatoria di un responsabile della polizia che abbia frequentato lo specifico corso Frontex "Joint Return Standardized Training for escort leaders". L'organizzazione del servizio di rimpatri con scorta prevede la segnalazione attraverso un apposito modulo da inoltrare al Servizio Immigrazione almeno due giorni prima della data prevista per il volo o cinque giorni nella eventuale si rendano necessari accertamenti sanitari nei confronti della persona da rimpatriare. Altre minuziose disposizioni sono formulate nelle linee guida dell'articolo documento redatto dalla Direzione Centrale sopra indicata anche nei servizi di scorta su voli di linea e sulle misure coercitive che possono essere adottate dagli agenti di polizia e che, "in ogni caso devono essere proporzionate e non eccedere la dignità e, nella misura massima possibile, l'incolumità fisica degli scortati". Insomma, servizi molto delicati e complessi (non sbrigativi come qualcuno potrebbe immaginare) per i quali sono richieste doti non comuni di attenzione e di sensibilità non disgiunte da una particolare capacità di analisi e di intervento dei singoli operatori di polizia.