

RASSEGNA STAMPA

13 Giugno 2011

CONFINDUSTRIA CATANIA

Sicilia

Target superato a quota 1,5 miliardi

La scure della riprogrammazione è evitata. La Sicilia ha raggiunto in tempo il 100% del target degli «impegni» per i fondi. La Regione esulta e auspica di centrare l'obiettivo principale del 2011, spendere entro dicembre un altro miliardo di fondi europei per lo sviluppo regionale sottraendosi al disimpegno minacciato dall'Unione europea in caso di mancata realizzazione della spesa. Ma non tutti cantano vittoria e l'eurodeputata Rita Borsellino, del Pd, critica l'operato del governo: «La nuova programmazione dei Fondi europei non è in linea con quanto richiesto dal commissario e suggerito dall'Osservatorio sui Fondi europei. Tra i grandi progetti sono inseriti lavori per due autostrade, Siracusa-Gela e Agrigento-Caltanisset-



ta, quando la richiesta della Commissione era di puntare sul sistema ferroviario; il progetto per l'Interporto di Termini è slegato dalla dismissione Fiat e infine, per quanto riguarda gli aiuti alle imprese, sono privilegiati i finanziamenti a pioggia. La Regione batte la vecchia strada e la Sicilia rischia di venire penalizzata nell'assegnazione delle risorse 2013-2020».

All'esponente del Parlamento europeo replica Felice Bonanno, dirigente generale alla Programmazione della Regione Sicilia (nella foto): «Target raggiunto e superato, abbiamo programmato spese per 1,5 miliardi di Fondi europei, cento milioni in più di quelli previsti (1,431 miliardi, ndr), i rappresentanti Ue non sono scontenti del lavoro svolto». Il commissario europeo alle Politiche regiona-

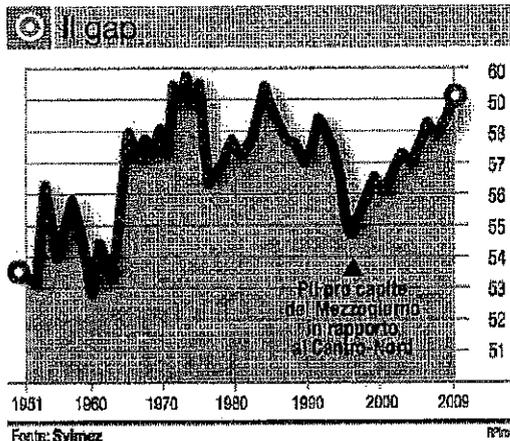
li Johannes Hahn aveva dato due tracce, certezza della spesa e riduzione della stessa a pochi ma decisivi progetti per lo sviluppo del Mezzogiorno: «Infatti siamo passati da 173 a 80 interventi con 46 obiettivi operativi — afferma il dirigente — e il dipartimento con maggiori fondi impegnati è quello alle Infrastrutture con 955 milioni poi ci sono i 210 milioni al dipartimento Acqua e rifiuti, 60 milioni al Turismo, 60 al Bilancio e 46 alle Attività produttive». La cifra più alta è destinata alle infrastrutture, snodo cruciale per raggiungere uno sviluppo dell'intero territorio isolano, i fondi divisi tra Circumetnea, nodo ferroviario di Palermo, linea ferroviaria Palermo-Agrigento e tramvia di Messina, opere inserite nella rimodulazione di aprile che si aggiungono ai punti principali già individuati tempo fa, la banda larga, il centro di Adroterapia dell'ospedale Cannizzaro di Catania, l'interporto di Termini e l'Agrigento-Caltanissetta: «Così raggiungeremo i 930 milioni da spendere entro fine anno». Ma sui nuovi progetti trapela la notizia che la Commissione europea non sia troppo soddisfatta e si riserverà di considerarli validi solo se in linea coi programmi stabiliti di concerto con Bruxelles. Per Riccardo Savona della Commissione Bilancio regionale «bisogna accertare entro i tempi fissati le risorse impegnate perché non si può rischiare di perdere i fondi». Dicembre si avvicina con le sue scadenze e Bonanno non vuole rovinare il percorso intrapreso: «La prossima data entro cui aggiornare l'Ue è fine ottobre ma il 20 luglio eseguirò un'ulteriore certificazione, l'intoppo è sempre dietro l'angolo anche se sono fiducioso: le condizioni per rispettare i parametri di Bruxelles ci sono tutte». Sul fronte Fse, i fondi sociali europei, andavano programmati 451,34 milioni: «Target raggiunto e superato», annuncia Ludovico Albert, dirigente generale ad Istruzione e formazione.

ALDO CANGEMI

Ritardi Dal 1994 ogni anno sono stati spesi 11 miliardi. Ma i risultati...

Mezzogiorno Una banca e tante promesse (di carta)

Sgravi fiscali, credito facile, fondi comunitari, infrastrutture: molti annunci ma il divario tra Sud e Nord si è riaperto



58,8% Rapporto tra Pil procapite del Sud e del Centro Nord

0,2% La crescita del Pil nel Sud Italia nel 2010, contro il 2,1% del Nordest

DI SERGIO RIZZO

Uno sconto fiscale «e nessuna tassazione per il primo anno a chi viene a fare l'imprenditore nel Sud» (5 maggio 2001). «Il rilancio del Sud è per noi centrale. Rappresenta il punto di svolta da cui far partire lo sviluppo nazionale. Il Sud è il vero tesoro nascosto del nostro Paese, ma ha bisogno di interventi urgenti a partire dal recupero della legalità» (21 giugno 2001). «Concentreremo ingenti risorse per le infrastrutture: i trasporti, le reti idriche e le reti irrigue per l'agricoltura» (8 luglio 2004). «Lo stanziamento per il fondo aree sottoutilizzate nei tre anni della sinistra è stato di 5 miliardi e 589 milioni di euro, mentre con noi è arrivato a 10 miliardi 787 milioni di euro. Esattamente il doppio» (22 marzo 2006). «Abbiamo a disposizione 57 miliardi di fondi per le aree sottosviluppate da poter destinare al Sud

(3 giugno 2009). «In cinque anni il governo intende destinare al Mezzogiorno 250 miliardi di euro di risorse pubbliche, oltre alla spesa corrente con l'obiettivo di trasformare il Sud da problema a risorsa» (26 marzo 2010).

L'indagine

Dopo aver letto questo breve campionario delle tante promesse fatte negli ultimi dieci anni dal presidente del Consiglio Silvio Berlusconi si resta increduli davanti ai dati, davvero raccapriccianti, diffusi qualche giorno fa dall'Istat.

Se nel 2010 la nostra economia ha avvertito una ripresa del 1,3%, quattro volte più lenta rispetto alla impetuosa crescita della Germania, è merito esclusivo di un pezzo d'Italia. I numeri: Nord Est +2,1%; Nord Ovest +1,7%; Centro +1,2%; Sud +0,2%. Le cifre dicono inequivocabilmente che il Mezzogiorno è immobile. Dove sono andati a finire i miliardi di euro per lo sviluppo? Dov'è fini-

ta la mitica Banca del Sud della quale si parla da anni, e che secondo il ministro dell'Economia Giulio Tremonti dovrebbe essere la scintilla per far decollare l'economia meridionale? Dove sono finiti i vantaggi fiscali, i piani del turismo, le grandi infrastrutture?

Domande che da un governo a trazione leghista meriterebbero risposte precise, ben oltre i vuoti trionfalismi di circostanza.

Era un Berlusconi raggiante quello che la notte del 12 marzo scorso usciva dalla riunione dell'Eurogruppo dove si era discusso del piano per il Sud: «Abbiamo ottenuto le due cose che volevamo, la fiscalità di vantaggio e gli incentivi in deroga alle norme generali per le aziende». Peccato che un paio di mesi dopo sia arrivata ai ministri degli Affari regionali Raffaele Fitto, degli Esteri Franco Frattini e dell'Economia Tremonti una lettera del commissario europeo alla politica regionale Johannes Hahn che

chiede al nostro governo cosa intenda fare per accelerare la spesa: un punto che a

suo dire il fantomatico Piano per il Sud si bada bene dall'affrontare.

Il fatto è che le politiche pubbliche per il Mezzogiorno si sono ormai ridotte a clientelismo spiccio e appalti chiacchierati. Per non parlare della spaventosa pressione sull'economia della criminalità organizzata, contrastata soltanto da prese di posizione eroiche come quelle del presidente della **Coscam** **Sida** siciliana Ivan Lo Bello, il quale ha imposto l'espulsione dall'organizzazione delle imprese che non denunciano i condizionamenti mafiosi.

Una situazione di degra-



do accentuata dal deprimente livello di una classe dirigente locale affermata: si grazie al rapporto perverso fra politica e affari.

Nel 2009, secondo la Svimez, il prodotto interno lordo pro capite del Sud era pari al 58,8% di quello del Centro-Nord.

Un rapporto appena superiore a quello precedente la seconda guerra mondiale (nel 1940 era al 55%) e inferiore addirittura a quello del 1973, quando si attestava poco sopra il 59%. Ed è pacifico che nel 2010, visti quei dati dell'Istat, assisteremo al nuovo crollo.

La nuova questione

Il fatto è che neppure le iniezioni di denaro pubblico sono state in grado di risolvere la «Questione meridionale» evocata da Pasquale Villari e Giustino Fortunato. La Svimez ha calcolato che dal 1951 al 2007 sono arrivati al Sud, in euro attuali, 382 miliardi e 510 milioni «aggiuntivi» rispetto alla spesa ordinaria, a una media di 6 miliardi e 710 milioni di euro l'anno. Dal 1994 a 2007, poi, la media annua è stata ancora più alta, toccando 11 miliardi. Eppure questo ha contribuito in misura modestissima alla riduzione del divario: il Pil procapite è passato dal 55,1% al 57,8% di quello

del Centro Nord. Tuttavia «è il confronto con le altre aree europee in ritardo di sviluppo — scrivono nel saggio "Ma il cielo è sempre più su?" Luca Bianchi e Giuseppe Provenzano — a risultare odiosamente sfavorevole alle regioni meridionali: dal 1999 al 2005 il Pil procapite delle aree europee dell'obiettivo I (*le più arretrate, ndr*) è cresciuto del 3%... contro lo 0,6% del Sud Italia».

Dove non è un caso che si stiano risvegliando certi vecchi fantasmi, come quello dell'emigrazione. Fra il 1951 e il 2008 la popolazione del Sud si è ridotta di quattro milioni di persone. Nei primi anni Sessanta lasciavano il Meridione in 300 mila l'anno. Poi, alla fine degli anni Ottanta, sembrava finita. Invece, fra il 1997 e il 2008, se ne sono andati in 700 mila. «Nel solo 2008 — ricordano Bianchi e Provenzano — il Sud ha perso oltre 122 mila residenti, trasferiti nelle regioni del Centro Nord, a fronte di un rientro di 60 mila persone: una perdita di popolazione tripla rispetto a quella degli anni Ottanta».

A questo si deve aggiungere il pendolarismo temporaneo: quello di 173 mila persone, e quasi tutte altamente scolarizzate, che nel solo 2008 sono emigrate senza cambiare residenza, che rendono «allarmante» la dinamica migratoria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BRUXELLES. Proposta al Consiglio dei ministri: All'Italia 6,3 miliardi l'anno

Il Parlamento europeo: confermare gli aiuti

PALERMO

●●● Il parlamento europeo conferma i 54 miliardi di euro stanziati per l'agricoltura dei paesi della comunità. Lo ha detto alla conferenza della Cia, la confederazione dei coltivatori, il presidente della commissione Agricoltura dell'europarlamento, Paolo De Castro. «È stato confermato il budget nonostante i molti emendamenti presentati che proponevano un taglio delle risorse al settore. Il parlamento ha così fissato un punto importante chiedendo

che alla Pac, la politica agricola comunitaria, continuino a essere destinati circa 54 miliardi di euro l'anno. Ora si dovranno esprimere il Consiglio dei ministri agricoli europei e l'Ecofin». La Pac è un insieme di norme sulla produzione agricola nell'Unione europea. È nata per favorire l'autosufficienza alimentare dell'Europa, ma dagli anni Novanta è stata riformata per ridurre i surplus. La decisione della Comunità sui fondi è importante per l'Italia che punta a vedere invariati i finan-

ziamenti che attualmente per il Paese ammontano a 6,3 miliardi di euro l'anno fra aiuti diretti e sviluppo rurale. «Comunque - ha aggiunto De Castro - è difficile che l'Italia conservi gli stessi finanziamenti perché il budget dovrà essere suddiviso tra un numero maggiore di paesi membri rispetto al passato. Certo il taglio sarebbe stato molto più pesante se si fosse partiti da una dotazione ridotta». Determinante anche la marcia di avvicinamento tra i fondi stanziati ai nuovi stati membri e quelli degli altri paesi. Nei paesi dell'Est vengono stanziati circa 90 euro l'ettaro contro i 400 dell'Italia. De Castro ha spiegato che comunque il riavvicinamento dovrà essere graduale. (S.A.F.A.Z.)

Credito d'imposta? Sugli investimenti



di FRANCESCO SGHERZA
presidente
Confartigianato Puglia

Caro direttore, sono apprezzabili le semplificazioni in materia tributaria e gli interventi di snellimento nel rapporto tra imprese e Pubblica Amministrazione contenuti nel Decreto Sviluppo approvato nei giorni scorsi dal Governo e attualmente all'esame del Parlamento. Tali provvedimenti incominciano a rendere finalmente operative alcune misure di riduzione degli oneri amministrativi che gravano sulle imprese. Meno apprezzabile, in quanto meno incisiva per riavviare la crescita dell'economia del Paese, è invece l'introduzione di incentivi alle imprese attraverso lo stru-

mento del credito d'imposta per le nuove assunzioni. Più in generale condividiamo l'azione del ministro per i Rapporti con le Regioni Raffaele Fitto tesa a responsabilizzare le Regioni del Mezzogiorno nella loro capacità di spesa dei vecchi fondi Fas, nell'auspicio che gli stessi, uniti alla messa a disposizione di nuove risorse comunitarie, possano servire a riavviare un processo virtuoso di crescita con la messa in marcia di progetti di edilizia pubblica. Già in passato proprio il settore delle costruzioni ha fatto da

locomotiva non solo per tutte le attività ad esso collegate ma, più in generale, per le imprese manifatturiere che sono il cuore della nostra economia. Più in generale condividiamo l'azione del ministro per i Rapporti con le Regioni Raffaele Fitto tesa a responsabilizzare le Regioni del Mezzogiorno nella loro capacità di spesa dei vecchi fondi Fas, nell'auspicio che gli stessi, uniti alla messa a disposizione di nuove risorse comunitarie, possano servire a riavviare un processo virtuoso di crescita con la messa in marcia di progetti di edilizia pubblica. Già in passato proprio il settore delle costruzioni ha fatto da

locomotiva non solo per tutte le attività ad esso collegate ma, più in generale, per le imprese manifatturiere che sono il cuore della nostra economia. Attendiamo comunque di conoscere in dettaglio nei prossimi giorni il Piano di Sviluppo del Mezzogiorno annunciato come uno dei temi prioritari per rilanciare l'azione di fine legislatura del Governo Berlusconi.

Per rilanciare la competitività e aiutare le imprese a non rimanere piccole, è preferibile a quello sulle assunzioni

mento del credito d'imposta per le nuove assunzioni.

Per rilanciare la competitività del sistema imprenditoriale e aiutare, quindi, le imprese a non rimanere piccole, è preferibile dare priorità al credito d'imposta sugli investimenti, piuttosto che a quello sulle assunzioni. La forza di un'azienda non è data dalla dimensione ma dalla sua capacità di reazione anche nei periodi di crisi.

Riteniamo che il credito d'imposta sui nuovi investimenti realizzati dalle imprese possa rappresentare veramente un punto di svolta per il nostro sistema economico, soprattutto per le imprese che operano nel Mezzogiorno.

Manifestiamo, inoltre, perplessità anche in merito all'assenza del capitolo sulla fiscalità di vantaggio per le piccole e medie imprese del Mezzogiorno: auspichiamo che venga preso in riesame questo aspetto, perché riteniamo

che

la fiscalità di vantaggio, concepita come un meccanismo transitorio e perequativo del diversi gap territoriali che dividono il Paese, possa essere un valido strumento per favorire una politica per la competitività, in grado di rilanciare l'economia del territorio e attrarre nuovi investimenti. Più in generale condividiamo l'azione del ministro per i Rapporti con le Regioni Raffaele Fitto tesa a responsabilizzare le Regioni del Mezzogiorno nella loro capacità di spesa dei vecchi fondi Fas, nell'auspicio che gli stessi, uniti alla messa a disposizione di nuove risorse comunitarie, possano servire a riavviare un processo virtuoso di crescita con la messa in marcia di progetti di edilizia pubblica. Già in passato proprio il settore delle costruzioni ha fatto da

locomotiva non solo per tutte le attività ad esso collegate ma, più in generale, per le imprese manifatturiere che sono il cuore della nostra economia. Pur troppo, la persistenza del «famigerato» Patto di Stabilità di fatto immobilizza e rende inutilizzabili molte delle risorse degli enti locali, anche di quelli che hanno i propri conti in ordine e che a buon titolo si possono ritenere virtuosi. Pur troppo dobbiamo riconoscere che questa è la stessa logica che ha guidato la scelta di contenere le spese dei ministeri attraverso tagli lineari, non selettivi che, se da un lato hanno avuto il merito di tenere sotto controllo il bilancio dello Stato, per altro verso hanno sottratto risorse alla crescita.

Appare chiaro che la piena disponibilità delle risorse gestite dagli enti locali e dalle Regioni impiegate per sostenere gli investimenti pubblici sarebbe veramente di grande aiuto a tutto il tessuto imprenditoriale.

Siamo consapevoli dei vincoli di bilancio imposti dalla Comunità Europea e dalla ge-

Lo sfogo di Mauro Lombardo, armatore di Cefalù che aveva ricevuto tutte le autorizzazioni ma è stato bloccato «dalla solita burocrazia» «Da Taormina alle Eolie in catamarano, ma lo Stato dice no»

VITTORIO ROMANO
NOSTRO INVIATO

Cefalù, «in Italia non si può più fare impresa perché il primo nemico è diventato lo Stato».

Lo sfogo è del dott. Mauro Lombardo (nella foto in basso), armatore di Cefalù, titolare della Smiv (Società marittima italiana veloce), il quale era convinto, prima dell'atteso stop, di aver superato tutti i passaggi necessari per poter avviare, il 1° giugno scorso (e fino al 30 settembre), un collegamento strategico per il turismo in Sicilia, quello tra Giardini Naxos e le Isole Eolie con un modernissimo catamarano di 44 metri, 400 posti e una velocità di crociera di 35 nodi.

«Così», dice Lombardo, «avremmo reso un servizio utilissimo ai turisti costretti a viaggiare in pullman fino a Milazzo per poi imbarcarsi e fare il giro delle Eolie, fare ritorno a Milazzo e rientrare a Taormina ancora in pullman».

L'armatore siciliano traccia la cronistoria di quella che definisce una triste vicenda: «Nel mese di dicem-

bre scorso espongo il mio progetto al Comune di Giardini Naxos - dice Lombardo -. Entusiasti da parte dell'amministrazione, telefonata al delegato della locarnare di Giardini Naxos, colloquio e visita al porto. L'autorità marittima dimostra massima disponibilità, a condizione che non si imbarcano i clienti con il catamarano organizzato di fianco perché non ci sono 44 metri di banchina disponibili, ma bisogna ormeggiare con la poppa in banchina. Se fossimo riusciti a garantire tutto questo, non ci sarebbe stato alcun problema».

A fronte di questa richiesta, l'armatore siciliano parla con la compagnia Allaura, «che mi noleggia il catamarano, e insieme decidiamo di "tagliare" la poppa dell'unità e di applicare una scaletta idonea per fare salire e scendere i passeggeri. L'inizio del servizio era stato programmato per il 1° giugno scorso.

«Così», predispongo tutto: l'apertura di due uffici, uno sul corso principale di Taormina, l'altro a Giardini Naxos; l'assunzione di quattro unità lavorative; la comunicazione e la

commercializzazione del servizio tramite mezzi stampa e alle fiere di Milano e Berlino, dove il sindaco di Taormina Mauro Passalacqua e l'assessore Italo Menzella danno la notizia con entusiasmo.

E ancora, continua Lombardo, «promuovo incontri con four operator e strutture alberghiere che condividono l'iniziativa, faccio stampare brochure e locandine che vengono distribuite a tappeto. Inoltre, per non rischiare di lasciare in rada la nave, affitto uno spazio al porto di Riposto dal 1° giugno fino al 30 settembre, costo 48.000 euro. Prendo in locazione 2 appartamenti per l'equipaggio e stipulo un contratto con un ristorante per il vitto degli stessi componenti. Insomma, un bel dispendio di risorse. E anche di energie».

Il 31 maggio arriva il catamarano per fare una prova di ormeggio «che ci viene negata dalla locarnare di Giardini - riprende Lombardo -. Lo stesso giorno ci notificano una comunicazione con la quale dicono che l'ormeggio potrà avvenire solo quando sarà installata una boa con

gavittello e rispettivo corpo morto. Ma questo compete al Comune, al quale servono tanti pareri di enti diversi tra loro. Il rischio reale è che si perda troppo tempo. Quindi, con l'unità ferma da 12 giorni e con costi elevatissimi da sopportare, non avendo idea di quando si definiranno tutte le questioni burocratiche, ho deciso di annullare il programma e di fare rientrare la nave a Napoli».

Amare le considerazioni dell'armatore di Cefalù, «Taormina e Giardini hanno perso l'opportunità di un servizio comodo e veloce per portare e ricevere i turisti dalle Isole Eolie. Una risposta negativa da parte dell'autorità marittima fin dalla mia prima richiesta mi avrebbe fatto risparmiare tempo e denaro. Ora dovrò licenziare i collaboratori e rimandare a data indefinita il progetto».

«Mi chiedo - conclude Mauro Lombardo - se sia giusto che le incertezze di un pubblico ufficio provochino danni economici ai cittadini che onestamente lavorano e danno lavoro e, in questo caso, anche al turismo dell'isola».



«Per il servizio avevo già preso una nave veloce da 400 posti, assunto personale e fatto promozione. Un colpo al turismo»

Agriturismi, caseifici, il biologico: in Sicilia 4.000 nuovi posti di lavoro

La nuova mentalità prende piede. Il caso degli allevatori che vendono il latte a prezzi molto bassi e che hanno aperto delle agri-gelaterie.

Salvatore Fazio
PALERMO

Contadini e allevatori sono diventati più competitivi: si sono trasformati in imprenditori agricoli, gestori di agriturismo e non producono più soltanto grano e latte, ma anche pasta e formaggi. Lo spiega Coldiretti Sicilia, l'associazione che raggruppa i coltivatori, che parla di quattro mila nuovi posti nel settore creati nell'Isola grazie alla nuova mentalità dei produttori. Così l'agricoltura tiene in piedi l'economia: secondo l'Istat è infatti l'unico settore in ripresa mentre industria e servizi restano bloccati.

«Se l'agricoltura traina la ripresa - dice Alessandro Chiarelli, presidente di Coldiretti Sicilia - è perché il contadino valorizza i suoi prodotti vendendoli nei mercati diretti che in Sicilia hanno un giro d'affari di 25 milioni di euro l'anno». Per Chiarelli la crescita dell'agricoltura è merito anche «del boom di agriturismo e caseifici che vedono contadini e allevatori più virtuosi e valorizzatori dei prodotti della loro terra». Anche la Cia, Confederazione italiana agricoltori, è convinta che i «contadini oggi si sono organizzati meglio e sono più competitivi sul mercato» come sostiene Carmelo Gurrieri, presidente regionale che aggiunge «una grossa spinta viene anche dalla agricoltura biologica che si

è sviluppata nel Paese e soprattutto in Sicilia». Secondo i dati Istat sul primo trimestre dell'anno nel Paese il valore aggiunto in agricoltura è cresciuto in termini reali del 2,3% rispetto al trimestre precedente. Il dato è in controtendenza rispetto allo 0,1% del totale dell'economia nazionale. Rimane stazionario il valore aggiunto dell'industria mentre quello della maggior parte dei servizi scende registrando una contrazione dello 0,4%. Dati confermati sul piano occupazionale con un aumento dell'1,9 per cento dei lavoratori agricoli nel 2010 a fronte del calo generale dello 0,7 per cento. «L'agricoltura dimostra di essere un comparto vitale - dice Gurrieri - con un risultato e un modello di sviluppo eco-sostenibile che la politica non può ignorare ma deve incoraggiare». Gurrieri precisa che «comunque il dato positivo è in risalto anche per le perdite del passato e degli altri settori. E perché l'agricoltura al Sud incide maggiormente».

Per la Cia «l'agricoltura resta la vera economia perché la terra se si cura è una risorsa che non si esaurisce». Ma non generalizza: «Ci sono agricoltori bravi che si modernizzano e si aprono al mercato diventando competitivi senza vendere al primo grossista, ma ci sono quelli che scontano il problema della loro dimensione ridotta restando isolati». Chiarelli evidenzia la «multifunzionalità» di contadini e allevatori: «Oggi - spiega il presidente dei coltivatori diretti siciliani - con le nuove norme non ci si limita a produrre grano e latte ma si ven-

dono pasta e formaggi». E cita diversi casi concreti: «Gli allevatori vendono il latte a prezzi molto bassi, 37 centesimi rispetto al 45 della media nazionale. Ma - continua Chiarelli - molti hanno aperto agri-gelaterie perché sanno che i siciliani sono consumatori permanenti di gelati che ne comprano facilmente usando qualche euro delle loro monetine». Chiarelli sottolinea l'investimento dei 35 mercati siciliani di Campagna amica. E quello di agriturismo e caseifici: «Se produco un grano buonissimo o allevo un agnello squisito - chiede Chiarelli - perché svenderli al primo grossista? Posso produrre dell'ottima pasta e dei cosciotti prelibati». Ed è questa la strada seguita ormai da molti contadini imprenditori. (*SAFAZ*)

LETTERA APERTA DEL PRESIDENTE DOMENICO BONACCORSI

La "Ge" sceglie Firenze La rabbia di Confindustria

di Redazione



10 giugno 2011 - Ancora un'occasione perduta per Catania. La Regione Toscana e la Provincia di Firenze si sono assicurate l'insediamento a Sesto Fiorentino anziché ai piedi dell'Etna di un Centro di Eccellenza per nuove tecnologie in campo ferroviario. La "GE Transportation", divisione della General Electric, ha infatti inaugurato un'altra sede in Italia a Sesto Fiorentino. La notizia circolava già da giorni e da ieri è ufficiale. Grande rammarco in viale Vittorio Veneto, sede della Confindustria catanese, al punto che il presidente Domenico Bonaccorsi di Reburdone (nella foto) ha preso carta e penna per far conoscere ai mass media il malumore.

"Non possiamo che rallegrarci - esordisce ironicamente - che a tutti i 23 Ingegneri, a suo tempo selezionati, sia stata offerta la possibilità di lavorare nel nuovo Centro Toscano; ma è una ben magra consolazione.

10 dei 23 infatti provengono dalla nostra Università e il disinteresse, forse più del CIPE che della nostra Regione, ha fatto sì che si perpetuassero due nostre endemiche piaghe: la fuga dei cervelli e le occasioni imprenditoriali perdute".

Bonaccorsi ricorda come fin dal febbraio 2010 Confindustria Catania avesse lanciato, attraverso la stampa, segnali di allerta perché si prendesse "un impegno immediato della Regione per accelerare la fruizione delle misure agevolative destinate alle imprese". In particolare credito d'imposta, legge regionale n.9/2009 per gli aiuti al lavoro e avvio dei bandi POR 2007-2013. "L'appello è caduto nel vuoto - scrive-.

Il Ministro dello Sviluppo Economico non c'era e non c'è stato per troppi mesi e chi, come la Regione Toscana, aveva ed ha più autonomia di manovra, nonostante "a Statuto ordinario", non si è fatta sfuggire questa opportunità. Chiederò al Presidente regionale Lo Bello e al Vice presidente nazionale Cristiana Coppola di concertare iniziative di protesta che speriamo possano finalmente dare la sveglia all'attenzione che è nostro diritto avere, se non altro per compensazione dei troppi ingiustificabili svantaggi".

OGGI ENNESIMO INCONTRO AZIENDA-SINDACATI

3Sun, le assunzioni dal 1° luglio ma si deve stabilire la turnazione

Potrebbe essere questa la settimana decisiva per l'avvio dell'attività della 3Sun, la nuova realtà produttiva frutto dell'accordo fra St Microelectronics, Sharp ed Enel. Almeno da punto di vista dell'organizzazione del lavoro. Si svolgerà infatti oggi pomeriggio l'ennesima riunione fra le parti nella sede di Confindustria Catania per stabilire le modalità di turnazione all'interno della fabbrica che si occuperà di fotovoltaico. L'obiettivo cui tende l'azienda è quello della 1700 ore annue e la prima proposta era stata quella di turni da dodici ore giornaliere sull'esempio delle realtà produttive giapponesi della Sharp. Un modello giudicato irricevibile dai sindacati di categoria che hanno suggerito di raggiungere lo stesso risultato produttivo che si propone l'azienda attraverso il modello dei 21 turni già utilizzato per altro nella «sorella» St Microelectronics. «Un modello - spiega Saro Pappalardo, segretario provinciale della Fim-Cisl - che, oltre a essere già sperimentato, permette ai lavoratori una migliore condizione di vita sociale».

Se sulla turnazione si aspetta dunque la decisione definitiva da parte dell'azienda alla luce delle osservazioni dei sindacati di categoria, nel «pacchetto» di richieste e rivendicazioni per 3Sun c'è altro da chiarire. In merito alle assunzioni, per esempio, che, da cronoprogramma, dovrebbero essere 180 entro la fine del

2011: i sindacati insistono perché l'azienda «peschi» nel bacino degli ex summer job, vale a dire i giovani che hanno lavorato da «supplenti» nel periodo feriale alla StM. Comunque sia, il 1° luglio scatteranno le prime assunzioni e l'8 luglio è già in programma una festa aziendale per il primo giorno di produzione.

Da quel giorno dunque partirebbe il cosiddetto periodo di «start up», una sorta di assestamento in linea della produzione di energia fotovoltaica che dovrebbe raggiungere gli 80 megawatt entro ottobre.

I tempi sono quindi abbastanza ristretti «ed ecco perché - spiega Pappalardo - occorre far presto per definire tutte le condizioni contrattuali. In particolare abbiamo l'esigenza, poste tutte le condizioni richieste dall'azienda relative al fatturato, ai parametri di produzione e al periodo di prova di stabilire quanto dureranno le condizioni di ingresso, economicamente inferiori, per i lavoratori che al momento verranno assunti per sei mesi a tempo determinato per passare successivamente a un contratto a tempo indeterminato.

«In un panorama sostanzialmente buio per tutto il comparto - conclude il sindacalista - 3Sun e St costituiscono la nostra speranza. Ecco perché cerchiamo di fare presto e bene».

R.J.

Il piano viario dell'aeroporto

Fontanarossa. Dopo la rimodulazione del biglietto sulle strisce blu, la Sac valuta gli effetti del posteggio «brevissimo» da 10 minuti per 50 centesimi

Lavori per altri 205 posti auto «Test» tariffa sulla sosta breve

La nuova area di parcheggio non prevede parcometri, a metà luglio viabilità a regime

PREZZI STRISCE BLU

Ecco le tariffe adottate dalla Sac per la sosta sui 140 stalli blu, utilizzabili da una decina di giorni, dopo la rimodulazione del costo della sosta: breve, sperimentata dalla fine della scorsa settimana. Il costo è di 50 centesimi per 10 minuti, 1,50 euro per 30 minuti, 3 euro per un'ora, 5 euro per 2 ore, 7 euro per 3 ore, 10 euro per 4 ore, 15 euro per 6 ore, 20 euro per 12 ore, e 35 euro per 24 ore. Le sanzioni per l'eventuale parcheggio senza il necessario tagliando visibile sul cruscotto ammontano a 40 euro come penale di inazione più 40 euro per ogni giorno di ulteriore deposito.

ASSETTO PARCHEGGI

La modifica del piano viario consente tre nuovi parcheggi per il pubblico adiacenti all'aerostazione. Si tratta di due aree («P1» e «P2») da complessivi centoquaranta posti, delimitati da strisce blu, già in funzione, e di un'altra area di sosta da 205 posti («P2»), ex parcheggio dei dipendenti Sac, che non sarà invece delimitata da stalli blu, e la cui tariffa è in fase di valutazione. Restano immutati i parcheggi già esistenti: nel nuovo piano viabilità, saranno P4 (1092 stalli a pagamento e per operatori aeroportuali) e P5 (66 stalli). A disposizione degli enti di Stato e degli operatori aeroportuali saranno due parcheggi attualmente destinati ai visitatori: PO1 (120 stalli, per i primi); PO2 (60 stalli, per i secondi).

I PASSAGGI PEDONALI

Il percorso pedonale che dal «P1» conduce all'aerostazione prevede l'istituzione di «passaggi pedonali rialzati» costituiti da elementi modulari in gomma vulcanizzata. Una sorta di dunetta lunga quattro strisce pedonali che indirizza gli automobilisti a limitare la velocità. Il laminato bianco elastoplastico

CESARE LA MARCA

Lavori in corso per un nuovo parcheggio e sperimentazione sulla sosta breve nelle strisce blu in pieno svolgimento all'aeroporto. Due interventi differenti ma con un punto in comune: quello di derogare la strategia più efficace, anche dal punto di vista delle tariffe, per incrementare la rotazione delle auto in sosta, elemento essenziale per liberare l'area esterna all'aeroporto dal traffico privato. Una fase cruciale, questa, per uno scalo in costante crescita che in attesa dell'intermodalità e della futura stazione ferroviaria per i collegamenti in treno con Fontanarossa punta a risolvere in tempi certi, entro questa estate, l'emergenza parcheggi e viabilità.

Lavori in corso - dopo l'entrata in funzione di 140 stalli blu con relativi parcheggi - per la sosta breve, utilizzabili da una decina di giorni - riguardano la realizzazione di una ulteriore area di parcheggio per duecentocinquante posti auto, anch'essi destinati alla sosta breve. I lavori verranno completati entro metà luglio, rientrando negli interventi previsti dal nuovo piano viario: in questo caso non si tratterà di ulteriori stalli blu, ma di un parcheggio con accesso regolato «a sbarrata», nell'area in precedenza destinata ai dipendenti della Sac, e sulla cui tariffa la società aeroportuale sta effettuando delle valutazioni, che terranno conto anche dei risultati dell'altro sistema di pagamento per la sosta breve, ovvero quello del biglietto acquistato al parcometro.

In questo contesto, la rimodulazione delle tariffe di sosta breve a pagamento sui centoquaranta stalli blu dell'aeroporto ha avviato da un paio di giorni una sperimentazione che potrebbe aprire la strada ad una piccola grande svolta, destinata ad avere una importante ricaduta sul nuovo sistema di parcheggi e viabilità.

La questione non è solo di spiccioli, ma centrale per comprendere se finalmente gli automobilisti prenderanno coscienza della necessità di rispettare le regole del codice stradale, anche nell'area di scolo aeroportuale, e soprattutto adesso che la Sac ha previsto la «sosta brevissima» da 10 minuti per 50 centesimi negli stalli blu, dove con l'aiuto delle ultime tecnologie e l'informazione in tempo reale sui decolli e atterraggi la rotazione delle auto in sosta potrebbe essere davvero rapida.

Fontanarossa, dunque, accelera i tempi per sostenere in maniera adeguata i

Il presidente della Sac Mancini valuta come ottimale l'ipotesi di una seconda pista, che dovrebbe essere realizzata da 180 milioni da ripartire con il piano sud

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

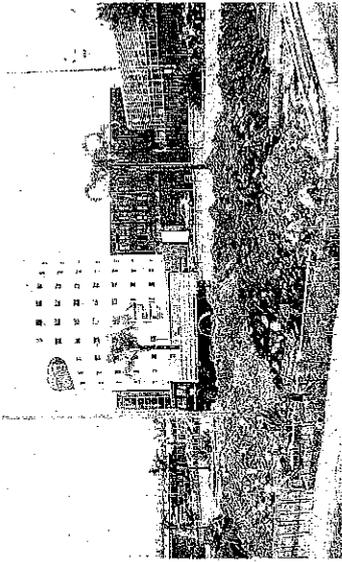
La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri



«Seconda pista da 3.200 metri per voli intercontinentali»

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

La pista attuale sarebbe allungata anch'essa a 3200 metri

Non resterebbe così com'è e diventerebbe pista di rullaggio, il che ci consentirebbe il raddoppio delle operazioni di volo. Il problema su cui bisogna soffermarsi - aggiunge - è quello dell'intermodalità, per consentire che i viaggiatori che provengono da sette province possano arrivare in treno a Fontanarossa come avviene nella maggior parte degli aeroporti europei. E i due milioni che abbiamo avuto dall'Unione europea servono appunto per la pro-

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

DOPO LA SENTENZA Consoli torna ma il Comune «contesta»

PINELLA LEOCATTA

Stamattina l'ing. Maurizio Consoli, il dirigente del servizio informatico del Comune, torna al suo posto di lavoro, reintegrato dopo il licenziamento in tronco ordinato dal sindaco Stancanelli. Un caso unico nella storia dell'amministrazione comunale. All'ingegnere non è stata contestata alcuna negligenza, ma di avere arrecato danno e discredito sull'amministrazione per non averne seguita le direttive nel processo di ammodernamento del servizio. Un'accusa che l'ing. Consoli ha sempre respinto mostrandoci, carte alla mano, che è stato l'amministrazione a cambiare opinione in merito a una scelta in base alla quale aveva redatto il progetto e ottenuto i finanziamenti regionali. Un scelta vincente, dunque, quella di rendere il servizio informatico trasversale a tutte le direzioni assegnandolo alla diretta dipendenza della Direzione generale.

I giudici del collegio, in sede monocratica, prima, e collegiale dopo il ricorso presentato dal Comune, entrambe le volte ha ritenuto il licenziamento illegittimo condannando il Comune al pagamento di spese e danni. Da oggi, dunque, l'ing. Consoli torna al lavoro. Ma l'amministrazione comunale lo riassegna, perché costretta a farlo, ma con un provvedimento d'ingestibilità a firma del dott. Valerio Felitto, rinnova il procedimento disciplinare: ritiene - attribuen-do questa imputazione al Tribunale del Lavoro - che la violazione dei termini di difesa determina l'illegittimità del provvedimento disciplinare e la conseguente nullità del provvedimento conclusivo, ma non la decadenza dell'amministrazione dall'azione disciplinare.

Un falso - replica a distanza l'avv. Mario Giannuso, legale di Consoli - il tribunale, infatti, nella propria ordinanza a pagina 2, cita l'art. 35 bis del decreto legislativo 165/01, la cosiddetta riforma Brunetta, che per l'amministrazione pubblica prevede espressamente la decadenza dell'azione disciplinare in caso di violazione dei termini. Né, a suo di-

re, valgono i riferimenti giurisprudenziali cui fa riferimento il provvedimento dell'amministrazione, perché questi riguardano casi di licenziamento di dipendenti di imprese private e, comunque, fatti risalenti a periodi in cui non era stata approvata la riforma Brunetta. Di più, l'avv. Giannuso ricorda che il Tribunale del Lavoro quando analizza i ricorsi accerta gli aspetti più evidenti e plateali. In questo caso il mancato rispetto dei termini di difesa, e che questi assorbano tutti gli altri. È da notare che lo stesso Tribunale, condannando il Comune al pagamento dei danni, lascia inalterato che ritiene il ricorso fondato

La seconda pista, che poi diverrebbe la prima pista, potrà essere portata a 3200 metri per consentire l'arrivo e la partenza degli aerei di classe Delta, gli Airbus 330, da 230 posti con cui si può andare sia verso l'Asia che verso le Americhe, dice il presidente della Sac, Gaetano Mancini, facendo seguito all'annuncio del presidente della Provincia, Giuseppe Castiglione. «Conferme con i fondi del Piano Sud. La soluzione della seconda pista è ottimale perché la ferrovia non dovrebbe spostarsi, se mai, innanzi per un breve tratto. La prima ipotesi era quella dello spostamento dei binari per l'allungamento

IL CASO. Sotto accusa la malgestione (e le mancate entrate) dell'istituto negli ultimi decenni

Iacp, si indaga su danni per 30 mln

Avrebbero malgestito lo Iacp catanese per decenni, omettendo atti che avrebbero assicurato maggiori entrate all'Ente. Di più, il direttore generale dell'istituto catanese, un funzionario e tre dirigenti avrebbero fatto un uso «personalistico» del patrimonio dell'Ente.

Sono questi i punti «chiari» del rapporto che la Procura della Repubblica di Catania ha inviato alla Corte dei conti di Palermo. Nel rapporto, la Procura catanese stima danni per oltre 30 milioni alla pubblica amministrazione per una presunta cattiva gestione negli ultimi decenni dell'istituto autonomo case polari di Catania.

Secondo quanto emerso da indagini della Guardia di finanza, l'Iacp non avrebbe eseguito alcun recupero di morosità dei canoni d'affitto di propri immobili, né di sfratti e neanche alcuna esecuzione forzata, nonostante l'Ente lo possa fare senza dovere fare ricorso a un provvedimento del giudice. Dagli accertamenti è emerso che venivano inizialmente inviate le regolamentari lettere di sollecito, ma queste poi non avrebbero avuto alcun seguito.

I dati fanno parte del fascicolo aperto dal sostituto procuratore Andrea Bonomo sulla gestione dell'Iacp sulla presunta assegnazione illegale di alloggi e botteghe dell'istituto dopo una

relazione messa «nera su bianco» da due ispettori regionali. Tra gli indagati il direttore generale, Rosario Santi Schilirò, un funzionario e tre dirigenti dell'Iacp, e alcuni beneficiari delle presunte operazioni illecite, compresi il figlio di Schilirò, Ettore.

Tutti gli indagati hanno da tempo avuto notificato dalla guardia di finanza avvisi di chiusura delle indagini e hanno già depositato in Procura delle memorie difensive.

Nessuna replica, per il momento dal dott. Schilirò che abbiamo cercato invano di rintracciare.

A commentare la notizia è invece Orazio Licandro, componente della segreteria nazionale dei Comunisti italiani-Federazione della Sinistra. «Già nel settembre dello scorso anno ricordava Licandro - avevamo accesso i riflettori su una gestione dell'istituto

autonomo case polari di Catania caratterizzata da mille irregolarità. Non mi stupisco dunque dell'invio delle carte alla Corte dei conti deciso dalla Procura di Catania». E' appena il caso di aggiungere che questo non vale solo per l'Iacp e purtroppo, del resto, nella peggiore stagione consociativa è davvero da ingenui aspettarsi qualcosa di diverso. Per parte nostra, noi continuiamo a svolgere il nostro ruolo, sapendo di essere dalla parte giusta».

Per il dirigente nazionale del Pdc-Fds, infine, questo «è uno dei temi più dolenti per una città come Catania, in cui c'è una fame di case fortissima, e fa rabbia vedere che un ente pubblico utilizza in questo modo il patrimonio edilizio. In tutto questo, com'è noto e se dovessimo avere altre prove, brilla per insipienza e per assenza il Comune di Catania».

Indagati il direttore dell'Ente Santo Schilirò, e 4 dipendenti per presunte assegnazioni illegali

LA

SICILIA

10/6/2011

La Regione Toscana e la Provincia di Firenze si sono assicurate l'insediamento a Sesto Fiorentino anziché a Catania di un Centro di Eccellenza per nuove tecnologie in campo ferroviario. La GE Transportation, divisione della General Electric, ha infatti inaugurato la propria ennesima sede in Italia, a Sesto Fiorentino.

Non possiamo che rallegrarci che a tutti i 23 ingegneri, a suo tempo selezionati, sia stata offerta la possibilità di lavorare nel nuovo Centro Toscano, ma è una ben magra consolazione.

10 dei 23 infatti provengono dalla nostra Università e il disinteresse, forse più del Cipe che della nostra Regione, ha fatto sì che si perdettero due nostre endemiche piaghe: la fuga dei cervelli e le occasioni imprenditoriali perdute.

Confindustria Catania ha più volte segnalato che si ha come la sensazione che l'impresa e il fare impresa siano guardate, a volte con sospetto, ma troppo spesso, con scarso o nes-

Le occasioni perdute

sun interesse.

Fin dal febbraio 2010 avevamo lanciato, attraverso la stampa, segnali di allerta perché si prendesse "un impegno immediato della Regione per accelerare la fruizione delle misure agevolative destinate alle imprese, mettendo in campo anche nuove proposte per sviluppare investimenti e aggregazioni in settori innovativi dell'economia. Credito d'imposta, legge regionale n.9/2009 per gli aiuti al lavoro e avvio dei bandi POR 2007-2013 che potrebbero generare importanti flussi di investimenti utili a salvaguardare i livelli occupazionali e creare nuova occupazione." L'appello è caduto nel vuoto.

Il Ministro dello Sviluppo Economico non c'era e non c'è stato per troppi mesi e chi, come la Regione Toscana, aveva ed ha più autonomia di manovra, nonostante "a Statuto ordinario", non si è fatta sfuggire questa opportunità.

A noi purtroppo non resta che l'amara constatazione dell'ennesima occasione perduta, incredibilmente prospettata nonostante l'impraticabilità delle nostre zone industriali, un deficit infrastrutturale non più classificabile ed un oggettivo contesto di difficoltà nel quale siamo giornalmente chiamati "a fare la nostra parte".

Franca mente la misura è colma. Confindustria Catania, Confindustria Sicilia e il Comitato Mezzogiorno nazionale da tempo denunciano, inascoltate, il disinteresse per tutto ciò che attiene lo sviluppo delle aree meridionali.

Chiederò al Presidente regionale Lo Bello e al Vice Presidente nazionale Cristiana Coppola di concertare iniziative di protesta che speriamo possano finalmente dare la sveglia all'attenzione che è nostro diritto avere, se non altro per compensazione dei troppi ingiustificabili svantaggi.

DOMENICO BONACCORSI DI REBURDONE
Presidente Confindustria Catania