

RASSEGNA STAMPA

28 Giugno 2011

CONFINDUSTRIA CATANIA

Competitività. Rocca (Confindustria):
la Germania corre, noi siamo fermi. Pag. 25

Verona. Intervento del vicepresidente di **Confindustria** per l'Education, **Gianfelice Rocca**, all'assemblea degli industriali

«Noi fermi, la Germania corre»

Il presidente Andrea Bolla chiede uno Stato più leggero e più equità fiscale



Locomotiva tedesca in fuga
L'assemblea degli industriali di Verona (a sinistra, il presidente Andrea Bolla) è stata occasione per un confronto severo tra Italia e Germania, che prevale, come ha sottolineato il vicepresidente di **Confindustria** **Gianfelice Rocca** (sopra, nella foto), in tutti gli indicatori

IL CONFRONTO

All'assemblea degli industriali analisi impietosa sugli ultimi 15 anni: i principali indicatori ci vedono soccombere nel paragone con Berlino

Luca Orlando
VERONA. Dal nostro inviato

«Noi siamo fermi, la Germania corre. Guardando al divario nella produttività, è come se dal 1995 ad oggi loro avessero svalutato del 33%». **Gianfelice Rocca**, vicepresidente di **Confindustria** per l'Education, parla agli imprenditori di Verona, oltre un migliaio, accorsi in Fiera per l'assemblea annuale dell'associazione. Impietosa l'analisi di Rocca, che confronta gli andamenti divergenti di Italia e Germania negli ultimi 15 anni, dove tutti i principali indicatori ci vedono soccombere.

Crescita economica, produttività, partite correnti con l'estero e costo del lavoro per unità di prodotto ci fotografano all'inseguimento di Berlino. «La Germania», spiega Rocca, «ha fatto per tempo i compiti della competitività. Le imprese hanno spinto sulle leve degli accordi salariali e contrattuali per la produttività, sulla tecnologia, sull'espansione verso

l'Asia. La politica si è mossa all'unisono, accompagnando la crescita con riforme strutturali per mercato del lavoro e pensioni». Tema cruciale, per Rocca, il diverso passo dei due sistemi, perché «se la moneta è unica la velocità è data dai paesi più avanzati, e la Germania è un corridore maledezzatamente efficiente».

La buona qualità della scuola tecnica e l'investimento del Paese nei giovani - osserva - creano un gap formidabile nei brevetti, dove l'Italia ha un tasso pro capite inferiore dell'84% rispetto a Berlino. Per invertire il trend e far ripartire il treno dello sviluppo, Rocca suggerisce un'agenda rapida, fatta di riforma delle relazioni industriali, investimenti in tecnologia, spinta all'internazionalizzazione e valorizzazione del merito e dei giovani. «Dobbiamo porci un metodo - chiarisce - imprese, sindacati e politica devono impegnarsi per modificare questi numeri. Con il consenso, perché per le grandi riforme serve coesione. E lo Stato - aggiunge - ci deve aiutare: le aziende lo subiscono come socio, ma è un socio che ci vessa nel fisco, che opprime, paga in ritardo, ci minaccia. Alle imprese servono certezze nei tempi, regole chiare e stabi-

li, trasparenza, non una pistola puntata alla tempia: l'amministrazione deve diventare amica delle imprese». Discorso a tutto campo, quello di Rocca, che interpreta gli umori degli imprenditori veronesi, uniti nel chiedere alla politica un rapido cambio di passo.

«Dobbiamo avere uno Stato forte e leggero - spiega il presidente di **Confindustria** Verona Andrea Bolla - la politica spesso ci lascia attoniti e con un senso di lontananza e solitudine. Noi - prosegue - abbiamo bisogno di politici competenti, capaci di assumersi il rischio di scelte coraggiose per abbattere privilegi, nepotismo e demagogia». Concorrenza, infrastrutture, equità fiscale e crescita dimensionale le vie prioritarie per ritrovare lo sviluppo. Una crescita, quella delle imprese, frenata secondo Bolla più dai vincoli esterni di sistema che non da scelte consapevoli degli imprenditori. Vincoli testimoniati dalle tante realtà locali che si confrontano con esperienze estere. «Negli Stati Uniti - spiega Guido Ghisolfi, vicepresidente di Mossi & Ghisolfi nella tavola rotonda coordinata dal direttore del Sole 24 Ore Roberto Napolitano - i sindaci che abbiamo contattato decidono in autonomia e rapidamente l'aper-



tura di uno stabilimento, in Italia la conferenza dei servizi ci ha bloccato in Piemonte per quattro anni». «In tre settimane - ricorda Andrea Riello, presidente di Riello Sistemi - abbiamo avuto l'ok per l'acquisizione di un terreno comunale in Germania, non so da noi che accoglienza riceverebbe un imprenditore tedesco su una richiesta analoga».

Territorio dinamico, il veronese, che esce dalla recessione con uno sprint in particolare degli ordini dall'estero. «Il mondo è cambiato rapidamente - osserva il presidente della Fiera di Verona Ettore Riello - essere presenti oltreconfine ormai è una necessità». Lo testimoniano le voci raccolte in platea, dove i racconti riguardano in particolare commesse o progetti esteri. «Apriremo a breve in Brasile» - spiega il vicepresidente di Calzedonia Sandro Veronesi; «Uno stadio in Sudafrica è la nostra ultima commessa» - racconta il numero uno di Index Luigi Carlon. Nel futuro, per tutti, l'incognita dell'energia. «Lo stop al nucleare e gli alti costi in bolletta delle rinnovabili - spiega alla platea l'ad di Eni **Ennio** **Lo Scuderi** - ci indicano due priorità per il futuro: la ricerca nello shale gas e il rilancio dell'uso efficiente delle risorse»

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Reti d'impresa

● Le reti d'impresa sono una forma di aggregazione approvata dall'Unione Europea che consente la defiscalizzazione, fino a un massimo di un milione di euro, degli utili reinvestiti nel fondo patrimoniale comune previsto dal contratto di rete. Per poter ottenere i benefici fiscali previsti dalla legge 122 del 2010 occorre che i contratti di rete rispettino una serie di requisiti. Per verificare la correttezza degli accordi è nata di recente (si veda Il Sole 24 Ore del 9 giugno) Retinsieme, società espressione di **Confindustria**. Nel frattempo, l'Agenzia delle Entrate ha stabilito che, per l'esercizio 2010, la percentuale di utile detassato per le imprese in rete è del 75,3733%.

Riforme. La rete estera alla Farnesina

Tremonti taglia L'Ice a rischio

LE RAGIONI DELLO STOP

Secondo il Governo l'ente costa quanto una Provincia di medie dimensioni: 74 milioni di euro nel 2011 contro i 103 di sei anni fa

RISORSE UMANE

I dipendenti saranno riassorbiti dai ministeri degli Esteri e dello Sviluppo I sindacati: «Scelta miope, errore madornale»

Rita Fatiguso
MILANO

La scure del ministro delle Finanze Giulio Tremonti sta per abbattersi sull'Istituto per il commercio con l'estero (Ice) che si avvia, stavolta (sembra) per davvero, a chiudere i battenti.

Soppresso, senza mezzitermini, come si suol dire per un ente inutile qualsiasi. Il bivio che si profila è il seguente: i dipendenti distaccati all'estero finirebbero in carico (e organico) al ministero degli Esteri, quelli in sede, invece, farebbero armi e bagagli per transitare nel ministero dello Sviluppo economico. Le spoglie, dunque, sarebbero divise tra il dicastero di Franco Frattini e quello di Paolo Romani. Però i compiti di attirare investimenti esteri sarebbero la nuova mission del Mise.

Il *de profundis* è contenuto nella bozza di riforma di decreto fiscale allo studio del governo, dove coesiste con l'abolizione dell'Irap dal 2014 e l'introduzione delle tre aliquote Irpef - al 20, 30 e 40% - e l'innalzamento contestuale dell'Iva di un punto per le aliquote più alte (10 e 20%).

L'Ice costa quanto una provincia italiana di medie dimensioni, ha 33 sedi all'estero, centinaia di dipendenti, ha subito una drastica cura dimagrante che, però, non è servita a garantirle un futuro. Gli stanziamenti delle ultime finanziarie sono scesi da 103 milioni nel 2005 agli attuali 74 milioni per il 2011, con una riduzione della spesa pari a circa il 25% in cinque anni.

Ora i tecnici delle Finanze stanno limando gli articoli (del testo sull'Ice circolano due versioni), che già si levano le proteste, in primis dei sindacati Fp Cgil, Uilpa, Cisl

Fialp e Rdb. Tutti compatti, ovviamente, nel chiedere un pronto dietro-front del ministro Giulio Tremonti.

Si legge in una nota congiunta: «Chiudere l'Ice rappresenterebbe una scelta miope e uno dei più madornali errori di questo Governo e di questa legislatura: una scelta antitetica rispetto alle reali necessità del sistema imprenditoriale italiano di avere adeguate politiche pubbliche di supporto all'internazionalizzazione».

«Tremonti lo considera un ente inutile e, quindi, fra le innumerevoli voci molto più onerose, compresi i costi della politica, o veramente improduttive su cui si potrebbe agire per razionalizzare - continuano i sindacati - il ministro continua a valutarlo al centro di ogni progetto riguardante le politiche economiche di risanamento dei conti pubblici, come se la sua soppressione fosse la panacea di tutti i mali».

C'è di più, i sindacati lanciano l'allarme-fondi: «In questi mesi l'Istituto sta rimanendo senza risorse e se non verranno immediatamente sbloccate le somme che il ministero del Tesoro deve per crediti pregressi dell'ente, si avrà la paralisi entro brevissimo tempo. In pratica, sarà la peggiore di tutte le riforme, ecco il vero risultato di questa ennesima manovra taglia-costi».

Il mondo delle aziende è diviso davanti alla prospettiva. Se alle Assise di Bergamo in **Genesi** s'era fatta strada l'ipotesi di un co-interessamento diretto alla gestione dell'Ente all'estero da parte del sistema delle imprese, una sorta di privatizzazione, c'è chi si chiama fuori, in maniera netta. Ieri si è registrata

la dura reazione, ad esempio, di Sandro Salmoiraghi, presidente di Acimit, l'associazione dei costruttori italiani di macchine tessili, export pari all'80% del fatturato.

Dice il presidente Sandro Salmoiraghi: «Occorre che il governo intervenga non per chiudere l'Istituto, bensì per rendere meno frammentata la promozione del nostro paese sui mercati esteri dove troppi attori operano senza una strategia comune. Piuttosto, si pensi a migliorare l'Istituto, accrescendo i fondi per la promozione, crollati ormai a poco più di una trentina di milioni per tutto il sistema delle imprese esportatrici italiane».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

33

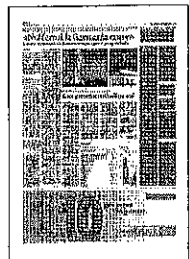
Le sedi all'estero dell'Ice
La rete estera dell'Istituto per il commercio estero è estremamente ramificata e copre in pratica cinque continenti

25%

La percentuale dei tagli
Negli ultimi quattro anni è la percentuale dei tagli effettuata dalle ultime finanziarie alla dotazione per la promozione all'estero

74 mln

La dote per il 2011
La previsione del fabbisogno per l'Ice nell'anno corrente dopo i tagli effettuati dalla Finanziaria



Conti pubblici. Pronta la bozza della delega fiscale: tre aliquote Irpef - Nella manovra tassa dello 0,05% sulle transazioni finanziarie

Irapp via dal 2014, Iva su di un punto

Spunta lo stop per i commercialisti come giudici nelle commissioni tributarie

■ Tre aliquote Irpef (20, 30 e 40%), Iva più cara di un punto e Irapp cancellata dal 2014, l'anno in cui si dovrebbe raggiungere il pareggio di bilancio. Ecco le misure principali contenute nella «bozza» del disegno di legge delega sulla riforma fiscale. Il provvedimento sarà presentato insieme con la manovra correttiva da oltre 40 miliardi di euro che verrà varata giovedì dal

consiglio dei ministri. Oggi prima un vertice ristretto del ministro Giulio Tremonti con Umberto Bossi e Silvio Berlusconi e, poi, un incontro allargato agli altri ministri, daranno il «via libera politico» al provvedimento. Con la manovra arriveranno un'imposta dello 0,05% su tutte le transazioni finanziarie e nuove semplificazioni. Novità anche per i professionisti: con la

messa a punto della riforma della giustizia tributaria prende sempre più corpo l'ipotesi di un'esclusione dalle commissioni tributarie di commercialisti, esperti contabili, avvocati, consulenti del lavoro, architetti e geometri.

Sarvizi > pagine 2 e 3

Il modello. Nel fisco immaginato dalla delega Irpef, Ires, Iva, imposta sui servizi e accise

Allo studio. Prelievo unico al 20% per le rendite finanziarie, esclusi i titoli di Stato

Via l'Irap dal 2014, Iva su di un punto

Nella bozza aliquote Irpef al 20, 30 e 40% - Sui 18-20 miliardi la manovra sul fisco a regime

L'ITER

Decisiva l'individuazione degli scaglioni su cui applicare le tre aliquote, che avverrà nei successivi decreti legislativi

Dino Pesole
ROMA

■ Il 2014 è l'anno in cui, oltre a raggiungere il pareggio di bilancio, dovrebbe intervenire un'altra sostanziale novità per il nostro paese: l'abolizione dell'Irap, imposta introdotta nel 1998 in sostituzione di sette imposte e contributi, e da allora oggetto di critiche e di pronunce della magistratura. Anche la Corte Costituzionale è stata investita della questione che ora, in seguito alla decisione del governo di stabilire una prima deducibilità del 10% del tributo, è di fatto sospesa.

Di abolizione dell'Irap si parla da tempo, è prevista anche dal programma elettorale con cui l'attuale governo ha vinto le elezioni nel 2008, ma finora non se ne è fatto nulla per evidenti motivi di gettito: l'imposta vale ben 33,5 miliardi. Per 23,3 miliardi pesa sui privati, per 10,2 sulle amministrazioni pubbliche. Dunque una sua anche parziale abolizione impone di individuare le misure compensative, considerato che il gettito dell'Irap serve a finanziare la sanità. Ora l'intenzione

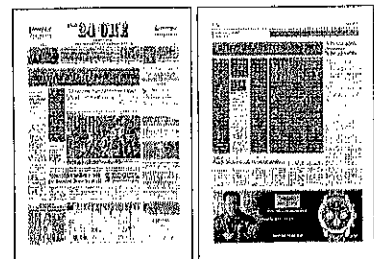
programmatica di rimettere mano all'Irap torna nella bozza del disegno di legge delega, che sarà all'esame del Consiglio dei ministri di giovedì insieme alla manovra da 45 miliardi.

L'indicazione del 2014 quale data presunta per la soppressione del tributo non è casuale, poiché l'intenzione del governo è di collegare strettamente l'operazione al percorso di attuazione del federalismo fiscale. Dal 2013 cominceranno ad essere contabilizzati i risparmi (tra 4 e 6 miliardi) per effetto dell'applicazione dei costi standard nella sanità e della regola aurea del benchmark tra le Regioni migliori per spesa ed efficienza. A quel punto potrà cominciare a delinearsi il nuovo meccanismo di finanziamento a regime delle regioni, come previsto dal decreto legislativo sul fisco regionale. L'eventuale abolizione dell'Irap - confermano i tecnici dell'Economia - rientra in questo percorso.

Il fisco immaginato nella delega si baserà su cinque tributi (Irpef, Ires, Iva, Imposta sui servizi e l'accisa). Per quel che riguarda l'Irpef si va verso una struttura del prelievo basata su tre aliquote: 20%, 30% e 40%, al posto delle attuali cinque (23% fino a 15mila euro, 27% da 15 a 28mila euro, 38% da 28 a 55mila euro, 41% da 55 a 75mila euro, 43% per i redditi superiori a

75mila euro). Decisiva sarà l'indicazione dei nuovi scaglioni cui applicare le tre aliquote, ma la questione sarà oggetto dei successivi decreti legislativi, attuativi della delega, calibrati in funzione delle risorse effettivamente disponibili.

Nella bozza di ddl, ovviamente suscettibile di ulteriori modifiche e integrazioni, è previsto altresì l'incremento di un punto delle aliquote Iva del 10 e 20%, quale modalità di finanziamento della manovra sull'Irpef da affiancare al gettito atteso dal riordino e accorpamento delle attuali agevolazioni. Non è detto però che alla fine l'intervento sull'Iva verrà direttamente esplicitato nel ddl. Lo scambio Iva-Irpef vale attorno ai 10 miliardi, se ci si limita al taglio di tre punti dell'aliquota Irpef del 23%: intervento che dovrebbe costituire il primo step di una riforma immaginata per "moduli" successivi, sulla falsariga della vecchia delega del 2003. A regime, l'intera riforma



dovrebbe comportare una manovra sul fisco attorno a 18-20 miliardi, a invarianza sostanziale di gettito. Secondo la Cgia di Mestre, le tre aliquote Irpef e l'aumento di un punto dell'Iva per le aliquote più alte, comporterebbe risparmi medi di imposta tra i 435 e i 573 euro.

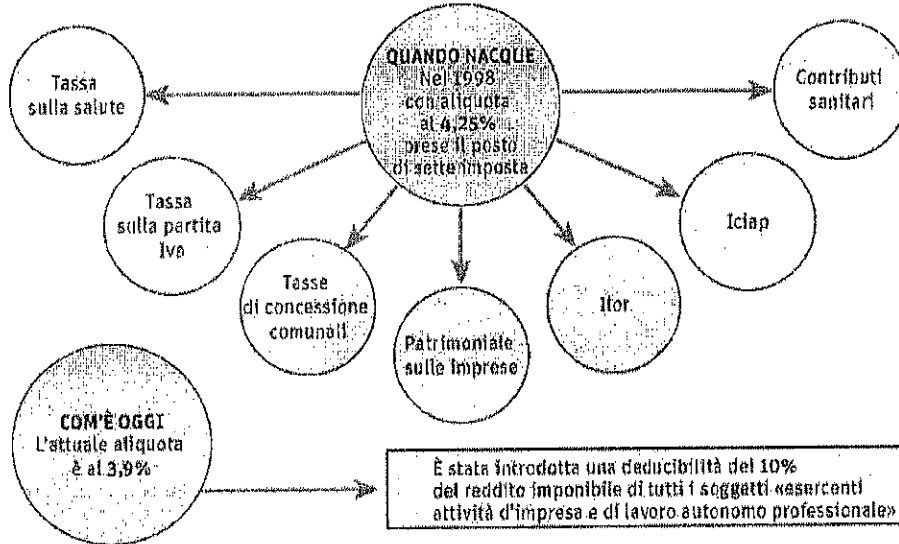
Il carnet del disegno di legge delega prevede - secondo quanto confermano i tecnici dell'Economia - oltre al bonus figli l'istituzione di un'imposta unica sui servizi, che nell'intento del ministro Giulio Tremonti dovrebbe

sostituire un nutrito drappello di imposte: dal registro alle ipotecarie e catastali, dall'imposta di bollo alla tassa sulle concessioni governative, per finire con i contratti di borsa e le assicurazioni. L'aliquota unica del 20% sulle rendite finanziarie, con esclusione dei titoli di stato, compare tra le misure allo studio. Potrebbe essere inserita in manovra, oppure confluire nel testo del ddl delega, salvo poi essere anticipata a fine anno così da entrare in vigore a partire dal prossimo anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Irap nel mirino del Governo

Valore 2009 e 2010 dell'Irap. In milioni	Consuntivo 2009	Variazione percentuale	Preconsuntivo 2010
Privati	23.469	-0,52	23.347
Amministrazioni pubbliche	10.034	+2,01	10.236
Totale	33.503	+0,24	33.583



LA RIFORMA DEL FISCALINO

5
I tributi
La riforma delineata nella legge delega dovrebbe razionalizzare il sistema italiano su cinque tributi: Irpef, Iva, Ires, l'imposta sui servizi e l'accisa

3
L'Irpef
Per quello che riguarda l'imposta sui redditi è previsto il passaggio dalla cinque aliquote attuali (23% fino a 15mila euro, 27% da 15 a 28mila euro, 38% da 28 a 55mila euro, 41% da 55 a 75mila euro, 43% per i redditi superiori a 75mila euro) a tre sole aliquote: 20%, 30% e 40%.

1
L'Iva
Previsto anche l'incremento di un punto percentuale delle aliquote Iva del 10 e del 20%. Non è detto però che alla fine l'intervento sull'Iva verrà direttamente esplicitato nel ddl. Lo scambio Iva-Irpef vale attorno ai 10 miliardi, se ci si limita al taglio di tre punti dell'aliquota Irpef del 23%: intervento che dovrebbe costituire il primo step di una riforma immaginata per "moduli" successivi, sulla falsariga della vecchia delega del 2003. A regime, l'intera riforma dovrebbe comportare una manovra sul fisco attorno a 18-20 miliardi, a invarianza sostanziale di gettito.

573 euro
La stima
Secondo la Cgia di Mestre, le tre aliquote Irpef e l'aumento di un punto dell'Iva per le aliquote più alte, comporterebbe risparmi medi di imposta tra i 435 e i 573 euro per le due tipologie di famiglie più diffuse: lavoratore dipendente monoreddito con famiglia composta da coniugi, 1 figlio a carico e un reddito familiare (imponibile Irpef) pari a 34.774; lavoratori dipendenti bi-reddito con famiglia composta da coniugi con 1 figlio a carico e con un reddito familiare (imponibile Irpef) pari a 34.774 suddiviso in parti uguali tra marito e moglie.

Martedì 28 Giugno 2011

INTERVISTA A BONACCORSI A METÀ DEL SUO MANDATO IN CONFINDUSTRIA

Alle imprese serve normalità

Per il presidente degli industriali etnei le aziende non hanno bisogno di interventi straordinari, ma di certezze sugli investimenti. Il risultato è che gli imprenditori vanno via. Il caso più eclatante? General Electric baratta la Toscana con la Sicilia

DI CARLO LO RE

A Catania uno dei player socio-economici più rilevanti è giunto a metà del suo mandato. Si tratta di Domenico Bonaccorsi di Reburdone, presidente della Confindustria etnea. *MF Sicilia* ha approfittato della coincidenza temporale per un'intervista di mid-term, per così dire, utile a fare il punto sulle emergenze della città e della Sicilia.

Domanda. Presidente, parliamo del mancato avvio del credito di imposta per gli investimenti previsto dalla legge 11/2009, bloccato dalla Regione a due giorni dal click day per mancanza di copertura finanziaria, pari a 128 milioni di euro.

Risposta. Questa purtroppo è stata l'ennesima prova dell'inefficienza della classe politica. Gli imprenditori non si aspettano provvedimenti straordinari, ma normalità. Il che significa poter contare su regole certe e non scoprire, improvvisamente, che un incentivo sul quale si è fatto affidamento per programmare nuovi investimenti è cancellato per mancanza

di risorse. Una misura sulla quale gli imprenditori puntavano molto proprio perché si tratta di un'agevolazione automatica, facilmente fruibile e soprattutto destinata a investimenti veri.

D. Altro dossier caldo sul tavolo della Regione riguarda il blocco della riforma delle Asl.

R. Finalmente il disegno di legge Venturi, già approvato dalla commissione bilancio, è stato incaricato nei lavori d'aula. A prevede la soppressione dei consorzi e la creazione di un unico organismo regionale, consentirà un risparmio di oltre 4 milioni di euro l'anno. Del resto, non è più possibile tenere in vita 22 organismi di amministrazione, 658 consiglieri, 11 dg e 11 tra presidenti e commissari straordinari degli enti, tutti retribuiti.

D. Nonostante gli sforzi dell'attuale commissario straordinario Montana, Catania risente in modo grave dello stato di abbandono

no dell'area industriale. Quali sono le maggiori difficoltà per le imprese?

R. Pessima viabilità, questione sicurezza, assenza di manutenzione, mancanza dei più elementari servizi, allagamenti continui, servizio di raccolta rifiuti inadeguato. La lista purtroppo è lunga. Ma la cosa peggiore è il rimpallo delle responsabilità tra le istituzioni.

D. Ovviamente, in questo scenario è impensabile parlare di nuovi investimenti.

R. Per fortuna non è proprio così. Catania offre ancora buone chance agli investitori. Risorse umane qualificate, una eccellente università, un tessuto imprenditoriale diversificato e ricettivo a nuove opportunità di sviluppo. Certo, un'area industriale poco appetibile non aiuta.

D. Recentemente, lei ha fatto notare come la Regione Toscana e la Provincia di Firenze si siano assicurate l'insediamento a Sesto

fiorentino, anziché a Catania, di un centro di eccellenza per nuove tecnologie in campo ferroviario.

Di chi è la responsabilità?
R. Il circuito Regione, ministero dello sviluppo economico, Cipe non ha ben funzionato. La Toscana è stata più veloce ad assicurarsi il nuovo insediamento della General Electric. La Sicilia così, ha perso una buona occasione di sviluppo, ma ha subito anche l'ennesima fuga di cervelli. L'azienda infatti aveva già selezionato a Catania 10 dei 23 ingegneri assunti.

D. Un punto rosso a Catania è almeno quello incrementare il rapporto con i sindacati.

R. Sì, è vero. Il modello concettivo sta funzionando: l'accordo siglato nel 2009 con le organizzazioni sindacali per la confederazione delle vertenze ha dato buoni frutti consentendo di mitigare la tensione sociale in un momento di crisi acuta. Il dialogo con i sindacati ha consentito anche il raggiungimento di una maggiore produttività grazie all'innovazione di processo. Anche l'accordo sulla declassazione al 10% delle retribuzioni è stato accolto molto bene da imprese e lavoratori, e consente aumenti di retribuzione in busta paga.

D. Tre mosse da fare per rilanciare Catania?

R. Credo che anche qui la parola d'ordine sia normalità. Imprenditori e cittadini si aspettano solo di poter operare in una città vivibile. Combattere fermamente l'illegalità, l'abusivismo e, in generale, l'allergia diffusa al rispetto delle regole, è certamente una priorità. Catania ha anche bisogno di avviare un'imponente opera di riqualificazione del tessuto e del decoro urbano, di un severo riedificio edilizio. E invece, purtroppo, da decenni, aspettiamo il piano regolatore. Ma c'è una condizione di base dalla quale non possiamo prescindere: l'etica e la trasparenza nei comportamenti pubblici. Anche da qui bisogna partire per una poderosa opera di risanamento e razionalizzazione della spesa pubblica. Il federalismo fiscale è un'amara medicina che dovremo prendere, utile laddove responsabilizza chi ci governa a tagliare sprechi e spese inutili.

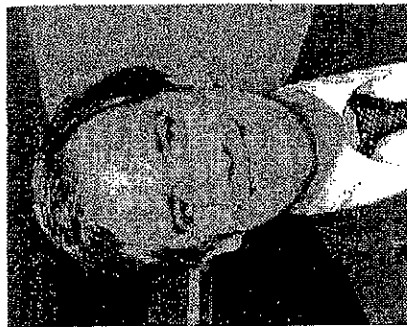
D. Come si immagina la città fra dieci anni?

R. Sono profondamente convinto che Catania abbia tutte le carte in regola per giocare una partita vincente, ma dobbiamo lavorare molto.

PROVVEDERENSA. LO SCHEMA DI DELIBERA È GIÀ STATO APPROVATO DALLA REGIONE MONTANNA E QUEST'AREA PUÒ ATRARRE INVESTIMENTI

Zona franca della legalità «Premiare imprese sane»

1-» La proposta è partita lentamente ma ben presto ha trovato il consenso della società civile e delle istituzioni. «Istituire una zona franca per la legalità» a Caltanissetta in grado di attrarre investimenti sul territorio, incentivare la crescita e rilanciare il tessuto socio economico della provincia. Una proposta lanciata dal Tavolo Unico di Regia per lo Sviluppo e la Legalità, presieduto da Salvatore Pasqualetto e che ben presto ha trovato l'approvazione anche della giunta regionale. Il governo, presieduto da Raffaele



Marco Venturi

ha una condizione geografica favorevole e può diventare base logistica del Mediterraneo. Qui è possibile investire. Le spartizioni di denaro e elargizioni di questo sistema malato - ha aggiunto il presidente della Camera di Commercio - non hanno generato un solo investimento negli ultimi 40 anni nel nisseno. Se la ma-

fia è in tutta l'Isola, nel nostro territorio sovrabbondava. Sono arrivati soldi a pioggia ad alcuni imprenditori che li hanno elargiti a bravi consulenti e che poi hanno chiuso bottega finendo in Tribunale. Tra qualche anno, senza pianificazione non ci saranno delinquenti, ma nemmeno imprenditori. «È una sfida per il rilancio di un territorio - ha recentemente affermato il presidente della Regione, Raffaele Lombardo - che parte dall'idea di creare un'area economica, destinata a garantire vantaggi e sgravi fiscali a favore di quelle imprese in grado di rispettare tutti i parametri di legge e di opporsi a richieste criminali». «La Provincia di Caltanissetta, con l'attuale vertice di Confindustria - sostiene l'assessore regionale alle Attività produttive, Marco Venturi - rappresenta un modello imprenditoriale di legalità a livello nazionale: i numerosi protocolli d'intesa redatti con



Antonello Montante

la Prefettura per contrastare le infiltrazioni della criminalità organizzata e creare ampie sinergie sul territorio assieme alla realizzazione di una Zona franca per la legalità possono contribuire ad aumentare la consapevolezza di avere condizioni possibili per attrarre investimenti su un territorio molto vasto su cui creare

una zona sicura, un'area protetta da ogni fenomeno malavitoso». Una battaglia condivisa anche dalle istituzioni che compongono il Tavolo, la Provincia con il presidente Pino Federico, la Camera di Commercio con il presidente Antonello Montante, il comune di Caltanissetta con il sindaco Michele Campisi. Il **tribuna**

ne di Gela, con il primo cittadino Angelo Fasulo, Confindustria Caltanissetta, Cgil Cisl e Uil, il Consorzio Asi di Gela, il Consorzio Asi Caltanissetta, con Alfonso Cicero, il Confidi Caltanissetta con Massimo Romano, il Tscs, Tavolo di sviluppo centro Sicilia con Beniamino Tarcisio Sberna.

LOTTA ALLA MAFIA. Esportato al Nord l'esempio dell'Isola. La Confederazione emiliana ha già espulso due imprese edili

Fuori dalla Cna le aziende colluse Il «modello Sicilia» in Emilia Romagna

Il segretario Canzoneri: la Sicilia si pone come guida in un percorso di legalità. L'aggiunto Ingroia: dopo il codice etico di industriali e artigiani, aspettiamo quello della politica.

Filippo Passantino
PALERMO

«Fuori i collusi dalla Confederazione nazionale degli artigiani. Le aziende legate al sistema malavitoso da qualsiasi genere di rapporto dovranno abbandonare la Cna. Una disposizione nata in Sicilia che è approdata anche in Emilia Romagna. A prevederla è un articolo inserito nel codice etico dell'associazione. Si tratta della prima tappa di un percorso finalizzato ad arginare le infiltrazioni della criminalità organizzata nel sistema economico e produttivo. Il modello è quello avviato da Confindustria sei anni fa. L'associato nel momento dell'adesione deve anche dichiarare di non avere alcun rapporto con organizzazioni ma-

lavitose. L'esempio siciliano, adesso, è stato esportato anche in Emilia Romagna. La Cna ha avviato una collaborazione tra le sedi di capoluoghi delle due regioni per permettere a frutto l'esperienza siciliana. Una mossa che ha già prodotto i primi risultati. Subito dopo la recente adozione del provvedimento, a un'impresa del settore edile è stato ritirato il certificato antimafia ed è stata espulsa dalla confederazione. Negli ultimi mesi una serie di nomine avevano segnalato alla Cna emiliana movimenti anomali: in poco tempo alcune imprese nel settore dei trasporti, dell'edilizia e dell'agricoltura sono nate ed hanno sviluppato ingenti capitali. Fenomeni che hanno insospedito gli associati. «La Sicilia si pone come guida in un percorso di legalità - afferma il segretario provinciale della confederazione, Sebastiano Canzoneri. Metterà a disposizione la propria esperienza per consentire alle istituzioni emiliane di bloccare l'azione di una mafia finanziaria che catenella i mercati del nord Ita-



Sebastiano Canzoneri, segretario della Cna di Palermo

lia per investire il denaro sporco».

È l'esigenza di disporre di buone autoregolamentazioni contro le infiltrazioni mafiose è stata sottolineata dal procuratore aggiunto, Antonio Ingroia, nel corso della presentazione dell'iniziativa del Cna, organizzata ieri a Paler-

zioni l'aspetto finanziario della mafia. Servono strumenti legislativi, operativi e bisogna riattivare varie istanze di controllo. Non può funzionare solo quello giudiziario, ma occorre anche il controllo amministrativo per prevenire il radicarsi della mafia finanziaria». Intanto, in attesa dell'approvazione del piano antimafia a Palazzo Madama, il senatore Giuseppe Lumia ribadisce una doppia proposta: approvare una legge che inserisca nell'ordinamento italiano la denuncia obbligatoria degli estortori; assegnare penalità amministrative a chi non li denuncia, come la sospensione della licenza per l'attività commerciale per alcuni mesi, da un lato, e sgravi fiscali e contributivi, dall'altro, per chi accusa gli estortori. Un passo, quest'ultimo, già compiuto dalla Regione con la legge 15/2008, che consente all'imprenditore che porta a giudizio l'estortore di non pagare per 5 anni Irap, Irpef e Ici e di avere versati da Palazzo d'Orleans i contributi Inps e Inail. (FR)

Squinzi libero per la Confindustria

Il numero uno del colosso bergamasco si preparerebbe a rompere gli indugi per la corsa alla successione della Marcegaglia. Sempre in corsa anche Gianfelice Rocca. Gran parterre per il neo presidente Puccioni

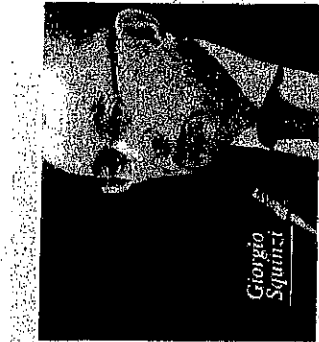
DI ROBERTO SOMMELLA

Sec'è qualcuno che davvero da anni può affermare «la chimica sono io», evocando la celebre e tragica sfida di Raul Gardini, questi è Giorgio Squinzi, da ieri ex presidente di Federchimica ma anche virtualmente candidato per la poltrona di numero uno di Confindustria, che sarà vacante dalla primavera del 2012. Il patron della Mapei, colosso italiano dei materiali per l'edilizia e l'industria con stabilimenti in cinque continenti e fatturato da quasi due miliardi di euro, sarebbe pronto per il grande salto, assicura chi ieri era a Milano per il passaggio del testimone tra lui e il successore Cesare Puccioni. Almeno è questa l'indicazione che *MF-Milano Finanza* ha ricavato parlando con alcune fonti bene informate e che individuano proprio nel 68enne di Bergamo il successore perfetto di Emma Marcegaglia da contrapporre a un altro big dell'impresa italiana, quel Gianfelice Rocca che insieme al fratello Paolo porta da anni in giro per il mondo il nome della sua Techint.

Che il momento per Squinzi, uomo come si diceva un tempo tutto d'un pezzo, riservato e allegro alle tirate di giacca, sia arrivato se ne è avuta una chiara testimonianza all'assemblea degli industriali chimici: spiegamento di forze,



Cesare Puccioni



Giorgio Squinzi

Dall'Italia parte il piano per le pm del Mediterraneo

■ È stato mosso ieri il primo passo nella creazione di Euro-Mediterranean Enterprise, *Mediteranean Enterprise*, un organismo di respiro internazionale che avrà la sede principale a Milano. Con la firma dell'accordo tra Franco Bassoli, presidente dell'agenzia speciale della Camera di commercio di Milano per l'internazionalizzazione, e l'allepresa della Banca Europea per gli investimenti, Danilo Scampanico e Philippe Delmonte, vive il progetto e entrato nella fase di pre startup. Ma lo assistono Bassoli e Delmonte, che insieme al presidente del prossimo *pitching*, Euro-Mediterranean Enterprise, oltre a garantire la creazione di reti di imprese, la facilitazione nell'accesso al credito, l'assistenza

Raffaello Riccardi

parterre delle grandi occasioni da fare invidia a quelle nazionali di Viale dell'Astronomia, caccia alle prime file, dove erano presenti oltre al presidente uscente di Confindustria Marcegaglia, il ministro dello Sviluppo Economico, Paolo Romani, il governatore della Lombardia, Roberto Formigoni, l'ex numero uno della provincia, Filippo Penati e anche lo stesso Rocca (lanciato per la corsa alla leadership confindustriale da un altro big dell'organizzazione, Al-

berto Fombassa) che ha seguito passo passo l'assemblea di un settore che vale ormai 52 miliardi di euro e ha definitivamente archiviato lo shock post Enimont. Esserci ne valeva la pena. Squinzi avrebbe infatti deciso di

scendere in campo, salvo colpi di scena dell'ultima ora che in una pluricentennaria storia come quella di Confindustria non sono da escludere, e nutrirebbe anche l'intenzione di coinvolgere nella sua eventuale presidenza il terzo candidato al soglio degli imprenditori, quel presidente di Unindustria Lazio che di cognome fa Regina e di nome Aurelio; e che nell'occasione sarebbe però un gradino più in basso, vicepresidente con delega all'organizzazione. Proprio flessibilità e (ri)organizzazione sono le parole d'ordine della futura presidenza di un corpiccione territoriale che costa quasi mezzo miliardo di euro l'anno e occupa oltre 4 mila dipendenti, 18 strutture regionali, 102 provinciali e 21 federazioni di settore.

Del re dei chimici si sa poco, come di tutti gli imprenditori che si sono fatti letteralmente da soli e non sono vip, ma a delineare il personaggio, che dovrà commentare in primo luogo ricevere il benplacito della recalcitrante Fiat (che forse dalla sua indicazione potrebbe trarre un motivo per restare nel sistema confindustriale) e il sì convinto dei grandi elettori del Nord Est e di Andrea Tomat presidente degli industriali veneti, basta una sua battuta: «Il nostro slogan è famiglia povera, azienda

Martedì 28 Giugno 2011

MF

vicca». Un credo che il numero uno della Mapei si è portato con sé per ben dodici anni di mandato in Federchimica e che gli è servito anche per individuare e suggerire come suo successore Cesare Puccioni dell'omonima storica industria di fertilizzanti. Puccioni sarà in carica fino al 2014 e rischia di trovarsi a Roma proprio il suo amico Giorgio, che peraltro oggi è atteso nella capitale per il suo esordio di componente del Consiglio Superiore della Banca d'Italia. «C'è un ambito per cui voglio esplicitare il mio impegno per la continuità: quello delle relazioni industriali», ha detto Puccioni nel suo discorso di insediamento, «in una fase di profondi cambiamenti come quella attuale, vogliamo confermarci un sistema di relazioni industriali moderno ed efficace nel quale le relazioni tra le parti siano sempre più caratterizzate da senso di responsabilità, da un atteggiamento pragmatico nella ricerca delle soluzioni negoziali, dalla continuità dei rapporti e del dialogo, dalla credibilità reciproca». Un passaggio che si potrà rinviare presto anche nelle considerazioni nazionali del futuro leader di Confindustria. Sempre che il signor Mapei decida davvero di scendere in campo.

Formazione. Bando per l'innovazione Da Fondimpresa sei milioni alle Pmi

MILANO

■ Un bando da sei milioni di euro per progetti formativi legati all'innovazione e destinati a tutto il personale, soprattutto di piccole e medie imprese. È l'Avviso numero 3 presentato ieri da Fondimpresa, il fondo interprofessionale di **Confindustria** e Cgil, Cisl e Uil che raccoglie 80 mila aziende (pari a 3,6 milioni di addetti) e ha mobilitato dal 2007 a oggi circa 890 milioni di finanziamenti.

«La nostra sfida è puntare tutto sulla formazione che serve davvero all'impresa, garantendo una dote finanziaria alle imprese che puntano tutto sull'innovazione per aumentare la loro competitività», dice Giorgio Fossa, presidente Fondimpresa. Garante dell'efficacia dei progetti formativi il Politecnico di Milano che, come ha sostenuto il rettore Giovanni Azzone, «è particolarmente interessato a creare sul territorio e non solo le migliori condizioni per aumentare il livello di innovazione del tessuto imprenditoriale».

Una prima tranche di progetti è destinata a individuare il bisogno di innovazione di prodotto e di processo e una seconda tranche invece finalizza le risorse a interventi di innovazione tecnologica già individuati dalle singole imprese (nel primo caso il finanziamento sarà tra 50 e 150 mila euro; nel secondo tra 50 e 250 mila euro).

«Siamo in fase di messa a punto della manovra e già in passato alcuni ministri sono sembrati interessati a "requisire" il nostro fondo. Ci auguriamo che ciò non accada più e chiediamo garanzie al ministro dello Sviluppo economi-



Fondimpresa. Giorgio Fossa

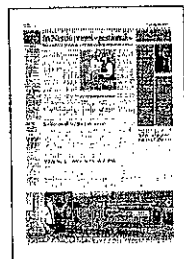
co Paolo Romani» ha spiegato Fossa. Immediata l'adesione di Romani: «Si tratta di iniziative preziose che vanno tutelate».

Le aziende interessate potranno dal 1° luglio 2011 presentare le proprie domande secondo le indicazioni contenute nell'Avviso pubblicato sul sito: www.fondimpresa.it

Nel dettaglio, sono due gli obiettivi del bando. Il primo: promuovere nuove idee di innovazione tecnologica nelle aziende e trasformarle in progetti. La collaborazione fra ente di ricerca e azienda viene finalizzata a mettere a punto le innovazioni più utili al contesto e agli obiettivi dell'impresa. Il secondo obiettivo è sostenere la realizzazione operativa di progetti ed interventi di innovazione tecnologica già definiti con l'Ente di ricerca, tramite attività formative da svolgere con il supporto dello stesso Ente.

R. La.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Rinnovabili. Annuncio di Saglia

In arrivo il conto energia anche nel solare termico

Il Sole 24 Ore
Martedì 28 Giugno 2011 - N. 174

Federico Rendina
ROMA

■ Sulle fonti rinnovabili il Governo promette di giocare almeno al raddoppio. Perché lo stop al piano di rientro nell'energia nucleare non ci aiuterà a contenere le emissioni inquinanti. E intanto incalzano i vincoli europei del 20-20-20, intesi come percentuali obbligate per ricorrere appunto alle energie verdi ed incrementare l'efficienza energetica entro il 2020. Ecco dunque due decreti legislativi che dovrebbero prendere forma entro l'estate. Il primo riguarda l'istituzione di un conto energia per il solare termico simile a quello varato per il solare fotovoltaico. Il secondo lancerà un nuovo piano per promuovere l'efficienza energetica a tutto campo, nell'industria e nelle abitazioni. Ad annunciare la doppia mossa è il sottosegretario allo Sviluppo economico Stefano Saglia partecipando a Milano a un seminario all'Università Bocconi.

Davvero rilevanti e le nostre potenzialità nel solare termico. Addirittura superiori - fa rilevare Saglia - rispetto alle promesse del fotovoltaico. Tanto che «il calore da fonti rinnovabili è quello che darà il maggior contributo per il raggiungimento degli obiettivi al 2020» rimarca il sottosegretario ricordando che il piano di azione sulle rinnovabili abbozzato dal Governo prevede che «le rinnovabili elettriche dovranno passare nel 2020 dagli attuali 5 Mtep (milioni di barili di petrolio equivalenti, ndr) a 8,5 Mtep mentre le rinnovabili termiche dovranno passare da 3,2 a 10,4 Mtep».

Strumenti di incentivazione insufficienti, dice con onestà Saglia. Per l'efficienza energetica «abbiamo un meccanismo di sostegno strutturale, i certificati bianchi, attualmente non del tutto idoneo a stimolare iniziative davvero competitive» e «altri strumenti di sostegno, come le detrazioni fiscali del 55% che al momento sono previste esaurirsi a fine 2011, non sono comunque idonei a coprire la varietà di soluzioni tecniche impiegabili».

Ma le basi per il nuovo corso ci sono, fa notare il sottosegretario. Con il decreto legislativo 28, che nel marzo scorso ha recepito una serie di direttive comunitarie sulle rinnovabili, il Governo ha previsto appunto l'estensione al solare termico del conto ener-

gia fotovoltaico, oltre a «incentivi più orientati al mercato per le tecnologie con minor gap di competitività economica», una nuova edizione revisionata dei certificati bianchi, e un «sostegno continuo a ricerca e sviluppo». «Su tutti questi punti il ministero sta lavorando e il prima possibile saranno resi disponibili i testi da portare in consultazione» annuncia Saglia.

Per la promozione dell'efficienza energetica «non c'è dubbio che qualsivoglia strate-

IL PROVVEDIMENTO

In vista un ulteriore decreto legislativo per i nuovi incentivi sull'efficienza. Cresce l'attenzione verso l'industria delle costruzioni

gia in materia debba necessariamente considerare un mix di strumenti, proprio nell'ottica dello sviluppo del sistema imprenditoriale italiano». Un mix che Saglia sintetizza nella «promozione della cogenerazione diffusa e dell'autoproduzione di energia per le piccole e medie imprese, rafforzamento del meccanismo dei titoli di efficienza energetica, promozione di nuova edilizia a rilevante risparmio energetico e riqualificazione energetica degli edifici esistenti, promozione di prodotti nuovi altamente efficienti». Tutto per iscritto. Entro poche settimane, giura il sottosegretario.

L'IMPEGNO DEL GOVERNO

Rigassificatori: ne bastano 4

■ Rigassificatori sì, ma non così tanti come si poteva pensare. Lo ha detto ieri il sottosegretario allo Sviluppo economico Stefano Saglia: «Riprendiamo il filo sui rigassificatori: non ce ne servono 10, quante sono le domande sul tavolo ora, ma 3 o 4 sono indispensabili». In campo energetico, Saglia ha ricordato che «è partito il cantiere dell'elettrodoto sottomarino Calabria-Sicilia, che porterà un risparmio nella bolletta energetica di 800 milioni all'anno».

«Impossibile usare le ferrovie, dobbiamo puntare sui porti»

«Quello di Catania dev'essere dedicato alla crocieristica ed essere vissuto dalla città, Augusta per il commerciale»

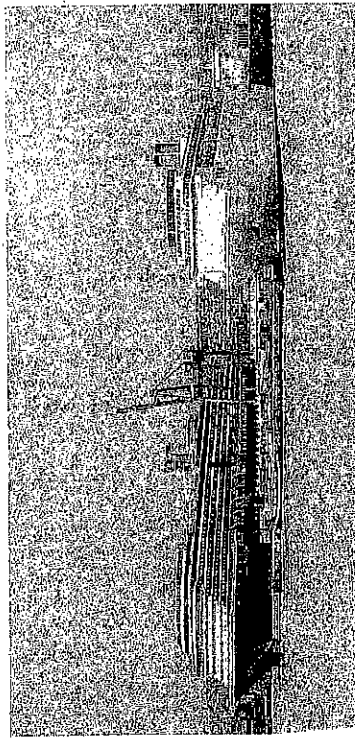
Angelo Di Martino
grande imprenditore
catanese dei trasporti
affronta il problema del
movimento merci

TONY ZERMO

Facciamo la lista, non delle opere incomplete, ma di quelle nemmeno iniziate, anzi nemmeno progettate. E allora diciamo con l'alta capacità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria per la quale, a detta di Di Pietro, occorrerebbero 22 miliardi di euro che non ci sono, e non i 3,650 miliardi che dicono le Ferrovie immaginando di poter ristrutturare la vecchia linea ferroviaria attuale che in lunghi tratti risale all'Unità d'Italia, se non ai Borboni. Quindi di fare arrivare i treni abbastanza veloci da Salerno a Reggio Calabria nemmeno se ne parla, perché almeno il Ponte dovrebbe essere realizzato nel 2017 e i treni arriveranno quando saranno cresciuti i nostri nipotini. A meno che il Ponte non «trascina» le Ferrovie a darci sotto e il governo, chiunque esso sia, si convinca a programmare gli investimenti, perché poi, alla fine, 22 miliardi spalmati in dieci anni di lavori significano 2.200 miliardi l'anno. Ci sta pesante, ma non stratosferica. A meno che non entri in campo la Ntv, Nuovo trasporto veloce, di Montezemolo e Della valle con una ventina di treni veloci. Ma siccome le Ferrovie ne hanno già in esercizio 50 e altri ne stanno acquistando ci sarà una offerta esagerata, tenendo conto che ogni treno può portare fino a 1000 passeggeri. E dove stanno tutti questi passeggeri che possono riempire le carrozze della Freccia ossa e di Ntv? Per cui è sperabile che qualcuno per utilizzare questi treni veloci pensi di andare in un altro Sud. Sono chiumere? Vedremo. Per intanto, poiché i treni al Sud sono in perdita, le Ferrovie, mentre destinano 27 miliardi per la Av al Nord, tagliano le «lunghe percorrenze» nella Sicilia al Nord riducendo le 900 carrozze a 600. E' una logica industriale, dicono quelli delle Ferrovie, ma forse dimenticano che per fare la

Tav che si ferma a Salerno i soldi li escono pure siciliani e calabresi. E' sperabile che almeno i lavori infiniti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria si concludano in coincidenza con l'ultimazione delle opere del Ponte. Così potremo andare in auto al Nord, visto che di treni ne avremo sempre meno e un giorno saremo costretti a fermarci col treno a Messina, prendere i bagagli e salire su un treno a Villa San Giovanni.

Abbiamo parlato con l'imprenditore catanese Angelo Di Martino, che ha una delle più grandi aziende di autotrasporto del Mezzogiorno: 1200 camion, 130 milioni di fatturato l'anno, 480 dipendenti. «Abbiamo ridotto al 2-3% il trasporto su strada e abbiamo puntato sull'intermodalità. Man-



CATANIA

Per le sue caratteristiche ed essendo ubicato nel centro storico della città, dovrebbe essere un porto essenzialmente turistico, invece è intasato da container, crociere e altre

Ponte, l'autostrada fino a Salerno è impraticabile. E le vie del mare?

«Ma nemmeno queste funzionano come dovrebbero, perché le navi sono poche rispetto alla richiesta. Noi andiamo a Ravenna, a Genova, a Barcellona, ci vorrebbe un flusso di navi più continuo per le nostre esigenze che vanno via via crescendo».

Ma i porti siciliani come sono attrezzati?

«Purtroppo male, perché quello di Catania è intasato, dovrebbe essere un porto essenzialmente turistico per i crocieristi, un porto aperto alla città, pieno di verde e con tanti localini, invece è un mucchio selvaggio di automezzi e di container. Si potrebbero allargare gli spazi prendendo l'area del cementificio di Pesenti che è in fase di dismissione. Ecco, abbiamo bisogno di spazi per poter lavorare meglio, lo chiediamo da tempo, ma ancora non ce li hanno dati, perché il porto di Catania è troppo piccolo, non ci si può passare nemmeno a piedi. Ci debbono dare un'area per almeno 200 camion, 100 quelli che partono e 100 quelli che arrivano, altrimenti che ci siamo a fare? Tra l'altro le auto di Termini Imerese vengano imbarcate a Catania. Il porto commerciale invece dovrebbe essere quello di Augusta, molto ampio e che ha la profondità necessaria per le grandi navi portafortuna. Ma anche lì i lavori di ristrutturazione non stanno partendo. Eppure Augusta è ad appena 20 minuti, diciamo che è quasi una successoria di Catania ora che c'è l'autostrada. In sostanza non possiamo affidarci al sistema ferroviario inadeguato e scassato, non possiamo affidarci alle strade perché la Salerno-Reggio Calabria è tutta un cantiere, quindi puntiamo sul mare, a patto che i nostri porti vengano meglio sistemati perché sono una risorsa».

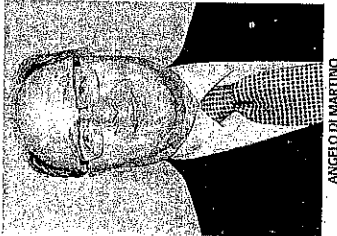
La grande impresa di Angelo Di Martino, dove lavorano anche i suoi quattro figli, si occupa pure di auto (ha la Mercedes a Caltanissetta, Agrigento e Trapani, oltre che i veicoli commerciali Mercedes in tutta la Sicilia) e ha anche un grande parcheggio naturalmente a spese mie, portato a quattro piani e mettere un tapis roulant fino alle porte dell'arrostazione. Sto aspettando di avere l'autorizzazione, che però tarda perché in Sicilia è tutto difficile per portare avanti iniziative. Sto cercando di realizzare l'autoparco a Melilli, ma anche lì siamo impantanati. Lo Stato ci tratta da parenti poveri e fastidiosi, ma ci mettiamo anche del nostro. Bisogna svegliarsi, pensare al progresso, Catania ha le risorse commerciali e umane per andare avanti,

LA SICILIA
28/6/2011

Angelo Di Martino grande imprenditore catanese dei trasporti affronta il problema del movimento merci

TONY ZERMO

Facciamo la lista, non delle opere incomplete, ma di quelle nemmeno iniziate, anzi nemmeno progettate. E allora cominciamo con l'alta capacità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria per la quale, a detta di Di Pietro, occorrerebbero 22 miliardi di euro che non ci sono, e non i 3.650 miliardi che dicono le Ferrovie immaginando di poter ristrutturare la vecchia linea ferroviaria attuale che in lunghi tratti risale all'Unità d'Italia, se non ai Borboni. Quindi di fare arrivare i treni «abbastanza» veloci da Salerno a Reggio Calabria nemmeno se ne parla, perché almeno il Ponte dovrebbe essere realizzato nel 2017 e i treni arriveranno quando saranno cresciuti i nostri impieghi. A meno che il Ponte non «trascini» le Ferrovie a darsi sotto e il governo, chiunque esso sia, si convinca a programmare gli investimenti, perché poi, alla fine, 22 miliardi spalmati in dieci anni di lavori significano 2.200 miliardi l'anno. Cifra pesante, ma non stratosferica. A meno che non entri in campo la Ntv. Nuovo trasporto veloce, di Montezemolo e Della valle con una ventata di treni veloci. Ma siccome le Ferrovie ne hanno già in esercizio 50 e altri ne stanno acquistando ci sarà una offerta esagerata, tenendo conto che ogni treno può portare fino a 1000 passeggeri. E dove stanno tutti questi passeggeri che possono riempire le carrozze della Freccia rossa e di Ntv? Per cui è sperabile che qualcuno per utilizzare questi treni veloci pensi di andare fino al profondo Sud. Sono chiertere? Vedremo. Per intanto, poiché i treni al Sud sono in perdita, le Ferrovie, mentre destinano 27 miliardi per la Tav al Nord, tagliano le «lunghe percorrenze» dalla Sicilia al Nord riducendo le 900 carrozze a 300. E' una logica industriale, dicono quelli delle Ferrovie, ma forse dimenticano che per fare la



ANGELO DI MARTINO

**Faccio appello a
Lombardo e alla
deputazione siciliana
affinché difenda questa
terra perché lo Stato ci
ha abbandonato senza
treni e senza strade**

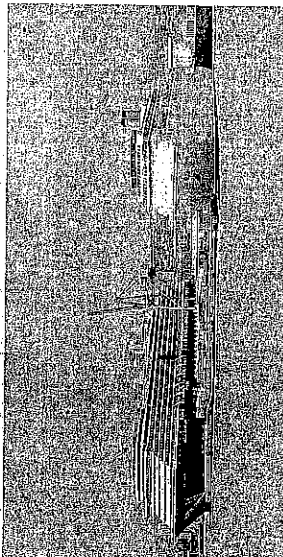
**Portiamo le merci a
Genova, a Ravenna, in
Grecia, in Spagna, in
tutta Europa, ma le
navi non sono
sufficienti e il porto di
Catania è piccolo**

«Impossibile usare le ferrovie, dobbiamo puntare sui porti»

«Quello di Catania dev'essere dedicato alla crocieristica ed essere vissuto dalla città, Augusta per il commerciale»

Tav che si ferma a Salerno i soldi li escano pure i siciliani e calabresi. E sperabile che almeno i lavori infiniti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria si concludano in coincidenza con l'ultimazione delle opere del Ponte. Così potremo andare in auto al Nord, visto che di treni ne avremo sempre meno e un giorno saremo costretti a fermarci col treno a Messina, prendere i bagagli e salire su un treno a Villa San Giovanni.

Abbiamo parlato con l'imprenditore catanese Angelo Di Martino, che ha una delle più grandi aziende di autotrasporto del Mezzogiorno: 1200 camion, 130 milioni di fatturato l'anno, 480 dipendenti. «Abbiamo ridotto il 2-3% il trasporto su strada e abbiamo puntato sull'intermodalità. Man-



CATANIA

Per le sue caratteristiche ed essendo ubicato nel centro storico della città, dovrebbe essere un porto essenzialmente turistico. Invece è incassato da container, crociere e altre attività

Ponte, l'autostrada fino a Salerno è impraticabile».

Ele vie del mare?

«Ma nemmeno queste funzionano come dovrebbero, perché le navi sono poche rispetto alla richiesta. Noi andiamo a Ravenna, a Genova, a Barcellona, ci vorrebbe un flusso di navi più continuo, per le nostre esigenze che vanno via crescendo».

Ma i porti siciliani come sono attrezzati?

«Purtroppo male, perché quello di Catania è intasato, dovrebbe essere un porto essenzialmente turistico per i crocieristi, un porto aperto alla città, pieno di verde e con tanti localini, invece è un mucchio selvaggio di automezzi e di container. Si potrebbero allargare gli spazi prendendo l'area del cementificio di Presenti che è in fase di dismissione. Ecco, abbiamo bisogno di spazi per poter lavorare meglio, lo chiediamo da tempo, ma ancora non ce li hanno dati, perché il porto di Catania è troppo piccolo, non ci si può passare nemmeno a piedi. Ci debbono dare un'area per almeno 200 camion, 100 quelli che entrano e 100 quelli che arrivano, altrimenti che ci stiamo a fare? Tra l'altro le auto di Termini Imerese vengono imbaccate a Catania. Il porto commerciale invece dovrebbe essere quello di Augusta, molto ampio e che ha la profondità necessaria per le grandi navi porta-container. Ma anche lì i lavori di ristrutturazione non stanno partendo. Eppure Augusta è ad appena 20 minuti, diciamo che è quasi una sottostanza di Catania ora che c'è l'autostrada, in sostanza non possiamo affidarci al sistema ferroviario inadeguato e scassato, non possiamo affidarci alle strade perché la Salerno-Reggio Calabria è tutta un cantiere, quindi puntiamo sul mare, a patto che i nostri porti vengano meglio sistemati perché sono una risorsa».

La grande impresa di Angelo Di Martino, dove lavorano anche i suoi quattro figli, si occupa pure di auto (ha la Mercedes a Catanesetta, Agrigento e Trapani, oltre che i veicoli commerciali Mercedes in tutta la Sicilia) e ha anche un grande parcheggio multipiano all'aeroporto. «Io vorrei ingrandire, naturalmente a spese mie, portarlo a quattro piani e mettere un tapis roulant fino alle porte dell'autostrada. Sto aspettando di avere l'autorizzazione, che però tarda perché in Sicilia è tutto difficile per portare avanti iniziative. Sto cercando di realizzare l'autoparco a Mellilli, ma anche lì siamo impuntati. Lo Stato ci tratta da parenti poveri e fastidiosi, ma ci mettiamo anche del nostro. Bisogna svegliarsi, pensare al progresso, Catania ha le risorse commerciali e umane per andare avanti, ma deve sapere anche decidere».

<p>Edificio - Sanfilippo Editore SpA Direzione e redazione Uff. Dir. Via Portofino, 50 Fax: redazione 095 339644 e-mail: segreteria@stafed.it</p> <p>Amministrazione Direzione responsabile Mario Cincio Sanfilippo Via Portofino, 50 Tel. 095 339644 e-mail: amministrazione@stafed.it</p> <p>Stampa Grafica Editoriale Siciliana Via C. di Portofino, 50 - Catania Tel. 095 339644 - Fax: 095 339644</p>	<p>51128 CATANIA E-mail: amministrazione@stafed.it Tel. 095 339644 Fax: 095 339644 e-mail: amministrazione@stafed.it</p> <p>Stamps - E.I.S. 2000 S.p.A. Via C. di Portofino, 50 - Catania Tel. 095 339644 - Fax: 095 339644</p> <p>Caratteristiche ambientali Emissioni CO₂ (t/anno) Emissioni CO₂ (t/anno)</p>	<p>Pubblitalia Publintercom S.p.A. Condivisione editoriale Direzione: Via C. di Portofino, 50 - Catania Tel. 095 339644 - Fax: 095 339644</p> <p>Consorzio Via C. di Portofino, 50 - Catania Tel. 095 339644 - Fax: 095 339644</p>	<p>Moneta - Cella, Janes, ecc. (mm. 20 mm) € 2,01 a mm. (mm. 20 mm) € 2,01 a mm. (mm. 20 mm) € 2,01 a mm.</p> <p>Colori € 714,00 (mm. 20 mm) € 2,01 a mm. (mm. 20 mm) € 2,01 a mm.</p>	<p>Archivio Arch. 10.000.000.000 Arch. 10.000.000.000 Arch. 10.000.000.000</p> <p>Assicurazione Assicurazione Assicurazione</p>
---	--	--	---	--

Grimaldi: «Ecobonus europei per sviluppare le autostrade del mare»

«Soprattutto la Sicilia è al centro del Mediterraneo e può trarre grandi vantaggi commerciali ed economici»

ANDREA LODATO

CATANIA. Quando qualcuno gli chiede ancora se le autostrade del mare saranno nel futuro una delle soluzioni reali e concrete per affrontare la questione del trasporto merci, del traffico e della sicurezza stradale, quindi dei costi economici e sociali, Guido Grimaldi sorride, non si sa se più divertito o rassegnato. Perché nel giorno in cui il suo storico gruppo napoletano conosciuto in tutto il mondo, lancia il nuovo collegamento navale Genova-Livorno-Palermo-Tunisi, Guido può gettare lì una nota storica che ci fa capire che 'sta storia delle autostrade del mare parte da lontano e, per questo, non può che portare lontano.

«Diciamo che oggi il gruppo Grimaldi torna a collegare il Nord del paese, nella fattispecie Genova e Livorno, con il Sud, quindi con Palermo, restando in quel solco e in quel percorso avviato già negli Anni '70, da mio nonno e da mio

Collegamenti. Bisogna accorciare le distanze tra Nord e Sud e quelle delle nuove direttrici Est-Ovest, che passano dal Mare Nostrum

zio Aldo, con la Freccia Rossa e la Freccia Blu. Per noi del gruppo Grimaldi, davvero, la storia delle autostrade del mare si può dire cominciò da lì».

E se, dunque, si può dire che allora ci fosse stata una lungimiranza nel progetto del gruppo di accorciare via mare le distanze di questo paese più lungo che largo, oggi queste autostrade diventano essenziali per potere parlare di sviluppo, di trasporto sostenibile, di riduzione del danno potenziale che ogni

trasporto via terra può comportare. Per questo il gruppo Grimaldi in questi anni ha investito sempre più risorse economiche, investimenti, energie e uomini, per incrementare i servizi di trasporto via mare. Con una particolare

non indifferente, da cui conviene partire visto che siamo alle porte dell'estate: per Grimaldi, come si direbbe, dove i trasportatori fanno l'inverno, possono anche fare comodamente l'estate.

«Già, perché in troppi casi - spiega

Guido Grimaldi - d'estate c'è chi preferisce utilizzare le navi non per il trasporto merci, ma per passeggeri, automobili, insomma per il turismo. Un fatto di convenienza legato alle tariffe, al traffico, ma, direi, anche ad un deficit di serietà e di cultura d'impresa. Intanto perché un servizio come il nostro, che finisce con l'essere un tassello essenziale dell'organizzazione di una società di autotrasporto e, dunque, dell'intera filiera economica che vi fa riferimento, va assicurato sempre e comunque. E poi, aggiungo, perché è un errore pensare che l'estate sia una stagione

in cui si riduce la necessità di spostamenti merci o di evitare i trasporti su strada. È esattamente il contrario, perché d'estate ci sono derrate alimentari che continuano a viaggiare, anche alla luce del turismo e delle località da servire, c'è più traffico di auto sulle strade e, dunque, evitare agli autotrasportatori lunghi spostamenti è certamente positivo».

Il gruppo Grimaldi oggi si può dire sia l'unico che ha davvero interpretato alla lettera, e bene, il senso della centralità del Mediterraneo inteso come piattaforma economica e ponte tra più mondi, da Sud a Nord, da Est a Ovest. Le navi Grimaldi, infatti, si può dire viaggino dappertutto nel Mare Nostrum, arrivando da mezza Europa.

«Collegiamo l'Italia, tanto per cominciare, alla Sicilia, con i collegamenti Genova-Catania, Civitavecchia-Catania e ormai queste tratte arrivano sino

a Malta, in Grecia, in Tunisia. C'è un Palermo-Tunisi quasi giornaliero, abbiamo anche il collegamento, attualmente in stand by per ovvi motivi, con la Libia, ma naturalmente molto prezioso. E poi in questo incrocio di autostrade del mare ci sono la Livorno-Barcellona-Tangeri, la Livorno-Valencia».

Ma quel che è ancora più importante è che sono supernavi, gli eurocargò, a solcare questi mari e coprire queste rotte. Il che significa che con una sola nave la Grimaldi carica qualcosa come 260 camion che occupano i 4 mila metri lineari delle navi. Per avere un parametro utile, basti pensare che se il traffico settimanale di Tir tra Genova e Palermo tutta on the road potrebbe essere di 200 automezzi, gli stessi viaggiano su una sola nave Grimaldi in un solo giorno. E su questo tasto che bisogna insistere, Guido Grimaldi non ha dubbi, al punto che dai cantieri presto usciranno altre due navi eurocargò che nel giro di un anno e mezzo saranno varate e c'è un piano ambizioso per un totale di ventisei navi. Ma di pari passo all'investimento dei privati dovrebbe procedere la cultura delle autostrade del mare.

«Per questo - spiega Grimaldi - è importante che gli autotrasportatori vengano incentivati con l'ecobonus, cosa che il governo italiano sta facendo con una scelta premiata a livello europeo come best practice, al punto che il passaggio successivo, auspicabile da tutti, è che l'ecobonus diventi comunitario, esteso a Spagna, Francia e agli altri paesi dell'Unione. Questo spingerebbe ancora di più verso una forte azione di infrastrutturazione, per esempio, per migliorare i servizi e la logistica, rendere sempre più lineare l'intermodalità».



ECONOMIA

Alternativa alla viabilità ordinaria

Le autostrade del mare sono un servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci che prevede linee di cabotaggio di più imprese per svolgere collegamenti tra il Nord e il Sud Italia e negli Stati europei che si affacciano sul mar Mediterraneo. Questa tipologia di trasporto, oltre a ridurre il traffico su strade e autostrade, permetterebbe anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci. In Italia è previsto un ecobonus alle società armatrici, che servirà a diminuire ulteriormente le tariffe di trasporto, rendendo così agli autotrasportatori una maggiore convenienza di trasporto rispetto ai costi da sostenere sulle vie di terra. Importante è anche in molti

casi un risparmio in termini di tempi di viaggio, grazie alle sempre più moderne flotte di navi Ro-Ro con una maggiore velocità di navigazione. Il sistema autostrade del mare si basa inoltre su un concetto di intermodalità, dove le merci si possano velocemente spostare e trasbordare tra vari mezzi di trasporto. Secondo la decisione 884/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (che modifica 1692/96), articolo 12 bis, «la rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti. Nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, L 167, è scritto: «Lo sviluppo dei collegamenti marittimi può ridurre le strozzature e i colli di bottiglia della rete viaria, può collegare le zone periferiche e le isole e rappresenta, in molti casi, una vera alternativa alla via stradale».

IL FUTURO HUB PORTUALE. Appalti pronti per allargare le banchine e per i piazzali, presto il via ai lavori

Augusta, parte la ristrutturazione ma per la bonifica ci vorrà tempo

Il presidente Garozzo: «Già lavoriamo per entrare nella rete delle vie del mare»

ANDREA LODATO
NOSTRO INVIATO

Augusta. Augusta aspetta ancora di poter fare il grande salto di qualità. Tutti parlano di Hub portuale, ma per realizzarlo veramente ci vuole tempo. Tempo, volontà e quattrini. Oggi, peraltro, che la cittadina augustana è ad appena 20 minuti dall'asse dei servizi di Catania, dal porto etneo, dall'aeroporto e dalle tangenziali, sente sempre più netta la necessità di far registrare quella crescita decisiva. Così tornare qui e venire a verificare ancora una volta che cosa sta accadendo e che cosa sta succedendo nel porto che molti vorrebbero diventasse presto uno dei più importanti del Mediterraneo, dunque d'Europa.

Il porto di Augusta va prendendo corpo, lentamente ma concretamente. Per lo meno per quanto riguarda l'aspetto infrastrutturale, lo sviluppo e l'ampliamento di banchine e piazzali. Qui tutto procede e va avanti, anche con un'accelerazione che l'autorità portuale è riuscita ad imprimere. Altro discorso, ma anche questo è noto, per la questione della bonifica. Il presidente dell'Autorità augustana, Aldo Garozzo, ha davanti sulla sua scrivania carte, documenti, analisi, progetti. Racconta subito che si stanno facendo fruttare quei 118 milioni di euro di cui si parlava da tempo e che erano stati annunciati come gli investimenti della svolta infrastrutturale, appunto.

«Siamo già molto avanti - spiega Garozzo - i lavori tra poco potranno partire visto che siamo ormai arrivati all'aggiudicazione degli appalti. E questo significa interventi importanti per le banchine e per i piazzali. Si tratta di interventi che daranno al porto una nuova dimensione e, naturalmente, anche prospettive sempre più interessanti».

Naturalmente ogni discorso anche per Augusta dovrebbe essere finalizzato alle autostrade del mare. Per il momento nella rete questo porto non è rientrato, ma il presidente Garozzo ce la sta mettendo tutta, anche facendo un piccolo passo per volta, ma che avvi Augustina sul percorso giusto. Perché le autostrade del mare del Mediterraneo e della Sicilia non possono fare a meno di questo approdo.

«E infatti stiamo lavorando per cercare di rientrare nella rete - conferma il presidente Garozzo - e abbiamo effetti-

vamente fatto qualche passo avanti. Intanto con il traghetto Augusta-Chioggia, che è già un risultato, minimo ma che comincia ad inserire il nostro porto in un percorso che dovrebbe presto dare altri sbocchi e farci diventare protagonisti delle vie commerciali del mare».

Naturalmente attesissimo, ma anche molto complicato, è quel processo che, invece, dovrebbe portare alla bonifica della rada di Augusta. E qui le cose procedono con altri tempi e con altre difficoltà. Il ministro dell'Ambiente, la siracusana Stefania Prestigiacomo, ha riservato tutti sul fatto che gli interventi programmati si faranno e che anche i soldi, a parte quelli già disponibili, che sono poco più di 100 milioni, si troveranno e verranno assegnati quando i progetti saranno pronti. Per questo il presidente Garozzo mostra un moderato ottimismo, anche se sa che la questione è molto complessa.

«Con il Ministero dell'Ambiente e con quello delle Infrastrutture abbiamo già trovato un'intesa ed è stato anche stabilito il posizionamento delle casse di colmata, che era il primo passo da fare per cominciare ad avviare gli interventi che serviranno alla bonifica della rada ed alla messa in sicurezza. Anche i soggetti privati che rientrano in questo progetto, del resto, si sono resi disponibili a fare la loro parte, cioè Eni, Erg ed Esso, quindi speriamo che anche qui si possa partire e si possano cominciare ad utilizzare le somme disponibili, per potere poi chiedere quelle ulteriori di cui il ministro Prestigiacomo ha parlato e di cui ha garantito la disponibilità progressiva».

Risorse. 118 milioni da spendere per le infrastrutture, mentre per la rada si attendono i nuovi progetti

Burocrazia-lumaca, Regione condannata per risarcire l'impresa si usano i fondi Ue

LA REGIONE, si sa, in 2008 non ha un euro. Così, per risarcire un'azienda che a causa dei ritardi della burocrazia ha perso un finanziamento di 12 milioni di euro, ha pensato bene di utilizzare fondi europei attraverso un escamotage che dovrebbe evitare lo stop dall'Unione europea: «Alla fine, visto che il danno era stato quantificato dalla ditta in base alla perdita proprio di fondi in arrivo da Bruxelles, non faremo altro che ripristinare il vecchio finanziamento», dicono dall'assessorato

La scelta del ragioniere generale di fronte alla carenza di risorse economiche

rato al Territorio e ambiente. Insomma, i fondi europei serviranno a coprire un buco creato dalla burocrazia lumaca della Regione, condannata a questo risarcimento dalla giustizia amministrativa e con la Corte dei conti che adesso ha già acceso i riflettori su questo spreco di tempo e denaro.

Il pasticcio burocratico, sul quale adesso la Regione cerca di mettere una pezza con i soldi dell'Ue, inizia lo scorso anno quando il Tar di Palermo dà ragione a un'azienda di Ragusa (la New Energy) che aveva chiesto un risarcimento di 20 milioni di euro per il ritardo subito prima di ottenere un'Autorizzazione unica per un impianto di produzione di energia elettrica da biomasse. Per la precisione, la New Energy nel marzo del 2005 aveva chiesto all'assessorato all'Industria il rilascio di un'Autorizzazione integrata ambientale per potere così utilizzare l'impianto e incassare l'aiuto europeo. Ma per avere

questa autorizzazione, l'amministratore delegato della ditta era stato invitato dall'assessorato all'Industria a rivolgersi a quello al Territorio, per avere prima

un'autorizzazione a «emissioni in atmosfera». A sua volta, prima di ottenere il via libera alle emissioni in atmosfera, alla New Energy era stato detto che doveva

ottenere un parere dal Cpta di Ragusa. E qui, in questa ennesima richiesta di certificazione, si è impantanato tutto: perché il Cpta ha atteso ben cinque anni prima di

dare il parere, che forse non era nemmeno necessario visto che in materia ci sono norme e interpretazioni di leggi contrastanti. Di certo c'è che la New Energy, stan-

ca di aspettare e dopo aver perso l'opportunità di ottenere il finanziamento europeo, nel 2008 ha fatto ricorso al Tar chiedendo un risarcimento di 20 milioni di euro. Ricorso che i giudici amministrativi hanno accolto in pieno lo scorso anno. Nel frattempo lo scorso novembre alla Regione è arrivata un'interpellanza presentata dal deputato regionale Bernardo Mattarella e dal dirigente democratico Franco Piro, che chiedevano di bloccare il risarcimento perché l'impresa non

La New Energy si era rivolta al Tar dopo avere atteso per cinque anni una autorizzazione

avrebbe avuto alcun diritto a ottenere il rimborso dannichiesto per la lentezza dell'iter burocratico.

Ma adesso il governo ha deciso di avviare il rimborso, e in giunta è stata approvata una delibera che autorizza il dipartimento Bilancio a reperire le somme. Ma dove trovare 12 milioni di euro, più altri 7 come «danno emergente», nelle disastrose casse regionali? La soluzione trovata dal ragioniere generale Enzo Emanuele è accolta dall'assessore al Territorio Gian Maria Sparma è semplice, ed è stata messa nero su bianco in una nota interna: «Saranno utilizzate delle economie dal Por 2000-2006», si legge nella nota. «Visto che la quantificazione del danno era stata fatta calcolando il mancato incasso dei fondi europei, cercheremo come risarcimento di ripristinare quel finanziamento», dicono dal Territorio.

a.fras.

LA SICILIA A ROMA. D'Antoni, Pd: il governo dica quanto resta dei soldi per il Sud. Pagano, Pdl: sostenere i docenti precari

SENZAI FAS IN SICILIA BLOCCATI I FONDI EUROPEI



GIANFRANCO
D'ANNA

Tonino fa a fette Tonino

L'Onorevole Tonino Russo accusa Tonino Di Pietro di avere «salvato» il Governo. «Nel corso dell'esame del Dl Sviluppo - ricostruisce il Parlamento - del Pd - si è presentata l'occasione, l'unica, di poter battere l'Esecutivo, perché Scilipoti ha chiesto il voto su un suo Ordine del giorno quando la maggioranza era palesemente minoranza in Aula. Di Pietro però ha votato per il suo ex «stadiasta», impedendo di mandare in minoranza il Governo. Il leader

dell'Idv ha soccorso senza imbarazzo il centro destra - rincara la dose Tonino Russo - e lo scarto è stato di pochi voti: nove. Se si calcolai 19 dell'Idv che hanno votato a favore anziché contro, si coglie tutta intera la dimensione della frittata». Chissà se Domenico Scilipoti nella sua autobiografia «Il re dei peones» che il 5 luglio sarà presentata da Berlusconi, autore della prefazione, ricambierà le attenzioni di Di Pietro...

Fas desaparecidos

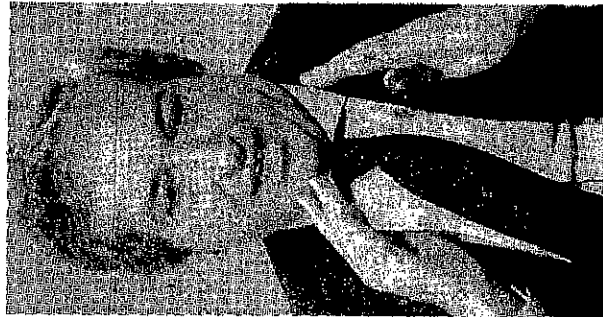
Quanto rimane dei 37 miliardi del Fondo per le aree sottoutilizzate? Quasi nulla, a giudizio dell'Onorevole Sergio D'Antoni, vicepresidente della commissione Finanze, che in una interrogazione sollecita il Mini-

riappresentata dallo stop imposto dal Governo all'emendamento che prevedeva l'utilizzo dei fondi comunitari per finanziare il credito d'imposta per le aziende che assumono al Sud. Emendamento che avrebbe reso immediatamente operativo il provvedimento. «La decisione del governo dà la misura - afferma D'Antoni - dello scempio perpetrato in questi anni. Quanto rimane in cassa? Che fine hanno fatto questi soldi? Di certo il Sud non ha visto l'ombra di un euro». Ma c'è di più. Dal momento che l'uso dei fondi europei è strettamente vincolato al cofinanziamento nazionale, la mancanza di fondi Fas precluderebbe per il Mezzogiorno l'attivazione di qualsiasi rifinanziamento di fondi comunitari.

La carica dei 21 mila

Approvato all'unanimità a Montecitorio l'ordine del giorno al Dl Sviluppo che pone fine all'iniqua esclusione di ben 21.000 docenti. «È la dimostrazione della piena convergenza su una questione di estremo rilievo e delicatezza», afferma il

proponente e primo firmatario dell'ordine del giorno, Alessandro Pagano, componente della Commissione finanze della Camera e capogruppo Pdl in Commissione bicamerale per l'infanzia e l'adolescenza. «L'ordine del giorno - sottolinea il parlamentare - impegna il Governo a chiudere la fase transitoria disciplinata dalla normativa previgente, consentendo l'inserimento nelle graduatorie ad esaurimento di tutti i docenti che hanno conseguito con il "vecchio" sistema di formazione in vigore fino al 2010, ponendo fine ad una situazione di ingiustificata discriminazione». Per scongiurare il perpetuarsi di ulteriori disparità di trattamento, visto che il decreto del nuovo regolamento che disciplina la formazione iniziale dei docenti è entrato in vigore il 15 febbraio 2011 «si è inoltre impegnato il Governo - spiega Pagano - ad avviare le procedure della nuova fase di formazione dei docenti già dall'anno in corso». L'odissea degli insegnanti salvati dall'incubo del precariato...



Sergio D'Antoni

stro delle Regioni, Fitto, a rendere noto ammontare e impieghi dei finanziamenti europei destinati alle emergenze delle zone deboli». Secondo il Responsabile nazionale dell'organizzazione e delle politiche del PD sul territorio, la prova dell'esaurimento del Fas sarebbe

Bilancio dell'attività del governo. Al traguardo solo nuova legge elettorale, appalti e riordino della burocrazia

Dal credito d'imposta al taglio degli enti il flop delle riforme rimaste nel cassetto

ANTONELLA ROMANO

LA MADRE di tutte le riforme, quella dalla formazione professionale, è stata rinviata all'anno prossimo. La legge sul credito d'imposta, tra le più care al Pd, a un anno dal suo varo ancora zoppica. E altre norme ad alto impatto riformista, da quella sui beni culturali a quella delle società partecipate, sono state eliminate dall'ultima finanziaria. L'ultima riforma varata è invece quella degli appalti, che rivoluziona il metodo di aggiudicazione delle gare. Ma quante riforme sono state avviate dalla giunta Lombardo e quante sono rimaste al palo, annunciate e poi rinviate? Passiamole in rassegna.

Semplificazione burocratica — È una delle tre riforme varate nel 2011: di fatto ha recepito la legge Brunetta. Dal testo escluso il taglio dello stipendio di presidente e assessori. L'assessore Armao vuole ora varare la riduzione del 10 per cento degli stipendi con una delibera di giunta.

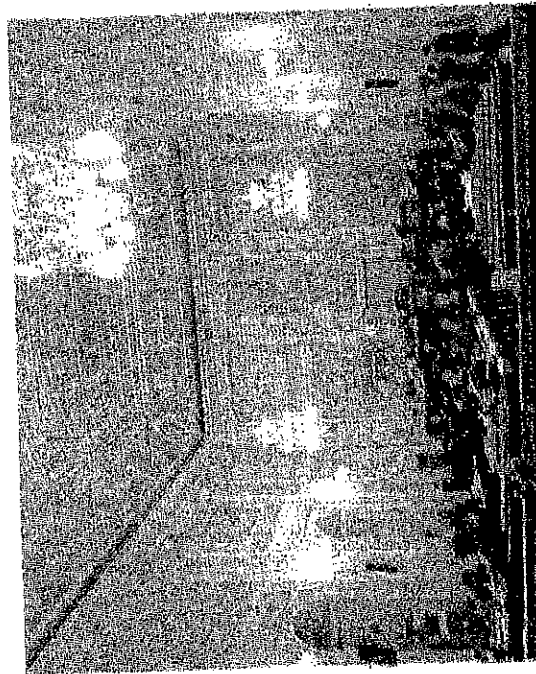
Legge elettorale — Approvata il 24 marzo 2011, prevede la doppia preferenza. Il Pd voleva utilitarista per le amministrative una entrata in vigore il prossimo

che decidono di trasferire la sede legale nell'Isola, previsto un taglio del 50 per cento delle imposte.

Ato rifiuti — In alto mare l'eliminazione degli Ato rifiuti, che da 27 dovevano passare a 9. Mancano i soldi per garantire il servizio e coprire i buchi di bilancio dei comuni.

Riordino società partecipate — In commissione bilancio è stata approvata la riduzione a 14.

Acqua pubblica zone franche urbane e Ato Mirafiori restano un miraggio



Ripubblicizzazione dell'acqua — È rimasta lettera morta: nessuna società privata di gestione ha rescisso i contratti con gli Ato idrici, in attesa di accorpamento in un unico ambito. **Scuola a tempo pieno** — Stanziati un anno fa 40 milioni, ma non un euro è stato speso. Il tempo pieno parte il prossimo anno. **Zone franche urbane** — La riforma a cui teneva il Pd è ancora un miraggio: per le imprese

ripubblicizzazione dell'acqua — È rimasta lettera morta: nessuna società privata di gestione ha rescisso i contratti con gli Ato idrici, in attesa di accorpamento in un unico ambito.

Scuola a tempo pieno — Stanziati un anno fa 40 milioni, ma non un euro è stato speso. Il tempo pieno parte il prossimo anno.

Zone franche urbane — La riforma a cui teneva il Pd è ancora un miraggio: per le imprese

zione di un'unica agenzia, Ares, era in finanziaria ma è saltata. Il presidente Cascio ha salvato solo la vendita dei beni immobili dai quali la Regione conta di incassare 200 milioni.

Riordino enti agricoli — Bloccata anche la liquidazione di Eas, Espi ed ente minerario. Salta anche la cancellazione di Esa, consorzi di ricerca, istituto incremento ippico e quello zootecnico.

Riforma sanità — Il ticket sanitario per la spesa farmaceutica è stato tagliato per le fasce deboli. Ma sulla riforma approvata nel marzo del 2009, uno dei cavalli di battaglia della giunta Lombardo, che ha ridotto le aziende da 29 a 17 e ha creato i nuovi distretti sanitari, la bufera di critiche non scema. «Ha deluso tutte le aspettative — tuona Renato Costa, segretario Cgil medici Sicilia — E' la montagna che ha partorito il topolino. Ha fallito nei suoi elementi essenziali come la territorialità della medicina e la moralizzazione e favorire i privati».

Riforma turismo e beni culturali — Erano nel maxi emendamento alla finanziaria rimasti nel cassetto.

FIRMATO IN PREFETTURA PROTOCOLLO DI LEGALITÀ CON ITALCEMENTI



Un momento della presentazione del Protocollo di legalità, avvenuta ieri mattina in Prefettura. Il presidente di Confindustria Sicilia, Ivan Lo Bello, seduto alla destra del Prefetto Vincenzo Santoro, appone la propria firma sotto l'accordo tra istituzioni e imprese (foto Orietta Scardino)

Contro le infiltrazioni mafiose intesa tra istituzioni e imprese

GAETANO RIZZO

Uno scambio di informazioni tra imprese e istituzioni per rendere il più possibile impermeabile il perimetro delle attività economiche dinanzi al pericolo di infiltrazioni della criminalità organizzata o al rischio di collusioni con la medesima. Nasce con questo spirito l'idea del protocollo tra istituzioni e impresa, nel caso specifico sottoscritto tra Prefettura, Confindustria, sindacati e Italcementi.

Sotto il protocollo di legalità ieri mattina hanno apposto le firme il Prefetto, Vincenzo Santoro, il presidente di Confindustria Sicilia, Ivan Lo Bello, il direttore degli affari legali di Italcementi, Agostino Nuzzolo, il consigliere delegato di Calcestruzzi spa, Fortunato Zapparoni, ed i sindacalisti Salvatore Siracusa, segretario provinciale Fillea Cgil, Santino Barbera e Gavino Pisanù, rispettivamente segretari regionale e provinciale Filca Cisl. Il protocollo trae origine dallo studio realizzato da un gruppo di lavoro di Ital-

cementi, coordinato dal prefetto Cono Federico, sulla scorta del codice elaborato da Pier Luigi Vigna, già Procuratore nazionale antimafia, Giovanni Fiandaca, docente di Diritto penale all'Università di Palermo, e Donato Masciandaro, docente di Economia politica all'Università «Bocconi» di Milano. La collaborazione tra le singole aziende e le istituzioni si realizza mediante lo scambio di dati per via telematica, «anche un semplice bonifico da dieci euro», ha osservato Ivan Lo Bello, presidente di Confindustria Sicilia. La circolazione delle informazioni avviene in tempo reale e, quindi, è possibile mettere la autorità tempestivamente a conoscenza di elementi sensibili rispetto all'attività di impresa.

«Questo nuovo strumento», ha spiegato il Prefetto Santoro, «contiene una serie di principi, di regole e di procedure finalizzate a rafforzare le condizioni di sicurezza e di legalità nel mondo del lavoro e della produzione e che tendono a "qualificare" il personale dipendente, i

clienti e i fornitori in un contesto di massima trasparenza dell'attività d'impresa». Nella sua applicazione, il protocollo di legalità presuppone una necessaria e indispensabile sinergia con i Prefetti, in quanto autorità provinciali di pubblica sicurezza e garanti della legalità amministrativa. «Ringrazio il dott. Angelo Sinesio (vice-prefetto, n.d.r.) che si è speso per mettere a punto il protocollo - ha detto il Prefetto Santoro - che non sarà fine a se' stesso ma costituirà un riferimento certo nel panorama dei rapporti tra istituzioni e imprese».

Sulla stessa lunghezza d'onda Ivan Lo Bello, il quale ha aggiunto: «le infiltrazioni mafiose a volte, purtroppo, avvengono nella complicità di chi è vittima. E' interesse comune, dunque, rendere trasparente il mercato». E a Confindustria il Prefetto Cono Federico ha rivolto un ringraziamento per avere aderito subito all'iniziativa, terza in ordine di tempo dopo quelle analoghe già promosse a Palermo e Reggio Calabria.