

RASSEGNA STAMPA

12 settembre 2011

CONFINDUSTRIA CATANIA

«La nostra isola non sia tagliata fuori dall'Europa»

CATANIA. Sul Corridorio T ha espresso il proprio parere anche Confindustria Catania. «È fonte la preoccupazione tra le imprese per le sorti del "Corridorio T" che originariamente doveva collegare Berlino a Palermo», ha detto il presidente di Confindustria Catania, Domenico Bonaccorsi di Reburdone. «La proposta al vaglio dell'Unione europea che potrebbe dirottare le risorse disponibili verso l'asse Helsinki-Barl-Malta è inaccettabile perché rischia di tagliare definitivamente fuori dal circolo dello sviluppo la nostra isola. Non possiamo permettere che la Sicilia sia ulteriormente penalizzata da un sistema dei trasporti già costoso e inadeguato. Abbiamo evidenziato più volte come il basso indice di infrastrutturazione del territorio sia uno dei principali vincoli alla crescita delle imprese. La cancellazione della Sicilia dai programmi comunitari sulle reti di trasporto sarebbe un colpo gravissimo con effetti a catena su tutto il sistema produttivo. Per questo, ancora una volta, facciamo appello alla deputazione siciliana perché si ribelli e faccia sentire forte la propria voce, occupandosi davvero delle questioni che incidono direttamente sull'economia e sul futuro della Sicilia».



«La Germania non può rinunciare a Berlino-Palermo»

Zamberletti: «L'Italia rinsaldi le alleanze per evitare che il Corridoio 1 non arrivi in Sicilia e nel Mediterraneo»

TONY ZERMO

Le cose sono andate così (versione benevola): il ministro Matteoli e il viceministro Castelli hanno chiesto all'Unione europea di allungare il Corridoio 8, quello che dall'Adriatico arriva ai Balcani, da Napoli a Bari, dando per scontato il Corridoio 1 Berlino-Palermo già deciso dall'Ue nel 2003. E invece di scontato non c'era nulla, perché nel frattempo il nuovo commissario europeo ai Trasporti, Siim Kallas, aveva fissato nella sua «bozza» dei paletti che in pratica escludevano il proseguimento da Napoli in giù della Berlino-Palermo. E' come tagliare le gambe a Sicilia, Calabria e Basilicata. Questo perché, secondo Kallas (e non solo lui), i Corridoi dovevano passare per aree già sviluppate che avrebbero consentito anche investimenti privati di partenariato. Da Napoli a Palermo questo requisito non c'era trattandosi di zone depresse, non infrastrutturate, e quindi via dal tavolo.

Il nostro ministero delle Infrastrutture è caduto in questi impicci e non sa come uscirne, perché dalla lettera inviata dal viceministro Castelli e dalle parole da lui dette alla commissione Trasporti della Camera a fine luglio si evince che ci sarebbe ben poco da fare «pesando l'Italia unventisettesimo tra i 27 Stati europei». Ma il viceministro leghista sbaglia: 1) l'Italia, caro Castelli, è sul piano numerico uno dei 27 Paesi, ma sul piano politico conta molto di più essendo il terzo contribuente netto dell'Unione europea dopo Germania e Francia; 2) l'Unione europea è nata, dice la sua Costituzione, per sostenere lo sviluppo dei Paesi più deboli, non quelli più maturi, perché altrimenti sarebbe troppo facile.

Perché allora Castelli dice che l'Italia pesa per un 27°? Per giustificare ritardi e trascuratezze verso il Sud che lui dice di voler difendere? O perché, prospettando la cosa difficile, in caso di successo se ne farebbe vanto, in caso contrario si sarebbe arreso di fronte a forze superiori?

La verità è che attualmente la bozza Kallas piace non solo ai Paesi baltici, ma anche a Polonia (che ha la presidenza attuale), Francia e Spagna che sono le maggiori beneficiarie e il nostro ministero delle Infrastrutture non sa che pesci pigliare. Forse a risolvere la questione può intervenire Berlusconi, il quale però non ha ancora risposto alla richiesta di incontro urgente di Lombardo e del presiden-

te calabrese Scopelliti. Per ottobre Cisl e Uil (perché non la Cgil?) stanno organizzando una grande manifestazione di protesta. Ma forse ottobre è tardi.

La cosa strana è che su questo argomento così importante per il futuro del Mezzogiorno il governo non ha detto nulla e non ha fatto nulla di propositivo, anche le tv e i grandi giornali (e pure i piccoli) hanno ignorato la questione. C'è stato, come si dice, un silenzio assordante che fa capire come Sicilia, Calabria e Basilicata non contino nulla sul piano nazionale, anche se in particolare la Sicilia è la più grande isola del Mediterraneo, ha 5 milioni di abitanti e detiene il più ricco patrimonio culturale al mondo. Come si fa a escluderla dal contesto europeo dei trasporti, quando l'unico vero mezzo di trasporto dei siciliani è l'aereo? Il principio europeo della «continuità territoriale» non vale più niente?

Abbiamo chiesto all'ex ministro Giuseppe Zamberletti, che è presidente della «Stretto di Messina» (Ciucci è amministratore delegato) come si possono risolvere questi ostacoli in sede europea e che significato ha la visita di venerdì a Roma per incontrare Ciucci e parlare del

Ponte sullo Stretto. «La Cina sta guardando al Mediterraneo e il Ponte apre la strada allo sviluppo dei trasporti verso il levante, questo tra l'altro consente all'Europa un collegamento più veloce che non attraverso la circumnavigazione del continente europeo per arrivare nel Mediterraneo. Ecco perché è stato programmato il Corridoio 1 Berlino-Palermo per accedere alla piattaforma del Mediterraneo che favorisce i collegamenti con Ci-

na e India».

Ma lei lo sa meglio di me che il commissario europeo ai Trasporti, l'estone Kallas, vuole fermare questo Corridoio a Napoli, dirottandolo poi verso Bari, vuol dire Adriatico e non Mediterraneo. «Stiamo attenti a questo aspetto. Stavolta abbiamo un commissario degli Stati baltici che vedono con favore il rafforzamento del collegamento con la Russia e la Cina attraverso la ferrovia transiberiana».

na. E quindi non è un ragionamento di sinteressato quello del commissario estone. Ma il resto dell'Europa è interessato al Corridoio Berlino-Palermo, per cui l'Italia non solo deve fare sentire la sua voce, ma aggregare quell'alleanza naturale con tutti i Paesi del centro Europa che vogliono Berlino-Palermo per arrivare più velocemente nel Mediterraneo».

Però il viceministro Castelli nella lettera che ci ha inviato fa capire di essere in posizione debole con Kallas perché l'Italia nel contesto dei 27 Paesi pesa quanto l'Estonia o la Lituania.

«Per questo dicevo che dobbiamo rinsaldare l'alleanza con gli altri Paesi, soprattutto con la Germania, non dimentichiamo che il Corridoio si chiama Berlino-Palermo e che ci vogliono sei giorni di navigazione per arrivare da Amburgo nel Mediterraneo. Per i tedeschi è importantissimo poter arrivare in ferrovia in Sicilia e utilizzare i porti siciliani per andare in Cina o in India attraverso il Canal di Suez. L'Italia non è sola, deve collegarsi con quei Paesi europei che hanno voluto e vogliono il Corridoio Berlino-Palermo».

L'INTERVENTO

Le mille contraddizioni di Tajani e Matteoli

SERGIO D'ANTONI

È un mistero davvero facile da risolvere quello della cancellazione del Corridoio 1 Berlino-Palermo. Chi è il colpevole, il governo italiano o l'Europa? Quale il luogo del delitto, Roma o Bruxelles? Dobbiamo ringraziare Tony Zermo, che su queste colonne ha ridotto pubblicamente questo falso noir alla dimensione che merita. Quella dell'eumesimo scippo perpetrato dal governo alla Sicilia. Le dichiarazioni rese da Tajani a questo giornale smontano impietosamente la tesi secondo cui sarebbe stata l'Unione europea a voler cassare il progetto. E le fredde smentite d'ufficio arrivate dal ministro Matteoli e da Castelli rafforzano solo la sensazione che l'esecutivo si stia arampicando sugli specchi, rendendosi responsabile di un vergognoso scantabarile sull'Europa per giustificare il nulla di fatto in tre anni.

Le versioni di Tajani e Matteoli, peraltro eminenti rappresentanti dello stesso partito politico, si contraddicono clamorosamente. La confusione regna sovrana. Ma una cosa è certa: l'Unione europea non ha mai

messo in dubbio la valenza strategica della direttrice Berlino-Palermo. Il Corridoio, associato non a caso al numero 1, è considerato anzi la spina dorsale della rete continentale, una grande occasione di sviluppo e di coesione per tutta l'Europa. Di conseguenza non è mai saltato in mente a nessuno, in quel di Bruxelles, di mettere in contrapposizione questa fondamentale opera con l'altra direttrice che va da Napoli a Bari, e che coincide con la parte terminale del Corridoio trans-europeo numero 8. Repetita juvant: le due infrastrutture non sono mai state considerate alternative, almeno fino a qualche tempo fa. Servono prove? Il piano infrastrutturale concordato con l'Europa dal precedente governo, prevedeva la realizzazione di entrambe le opere, Corridoio 1, verso Palermo, e Corridoio 8, direttrice Bari. Cosa è cambiato da allora? Come al solito, è una questione di soldi.

È accaduto infatti che si è insediato il governo più antimeridionale e più antiscilianco che l'Italia abbia mai avuto. Un esecutivo che ha deliberatamente prosciugato decine di miliardi nazionali destinati al finanziamento dei progetti europei nel Mezzogiorno, spostan-

doli su capitoli che non hanno nulla a che vedere con la convergenza delle aree deboli. Se questo fondo non verrà subito rifinanziato - e la manovra appena approvata dal Senato neanche ne fa cenno - l'Italia non sarà in grado di coprire la sua quota, trovandosi costretta ad abbandonare una parte dei progetti sostenuti dalla Ue.

È così che l'esecutivo si prepara senza colpo ferire a dare l'addio al Corridoio 1, con buona pace della programmazione precedente. Uno scenario drammatico, perché rischia di tagliare fuori dall'Europa l'isola e il Mezzogiorno, affossando le prospettive di crescita e coesione di tutto il paese. Prospettiva che evidentemente non turba le giornate di Matteoli e di Castelli, i quali si limitano nei fatti a far spallucce e a dare strumentalmente la colpa all'Unione europea. Sono in ottima compagnia, s'intende. Perché questa storia coinvolge l'impostazione di una intera compagine di governo, che pure vede al suo interno molti siciliani e di una maggioranza composta da moltissimi meridionali. Tutti immobili, per il momento, incapaci, o niente affatto interessati a denunciare e contrastare questa vergogna in Consiglio dei ministri e in Parlamento.

«Prg a ottobre in Consiglio comunale»

Il sindaco: «Stiamo lavorando per adempiere alla circolare della Regione sulla Vas, regolamento edilizio trasmesso due mesi fa»

LE LINEE GUIDA

Un Piano dimensionato su circa 300 mila residenti, almeno novantamila in meno rispetto alla precedente proposta giunta in Aula, il nuovo strumento di pianificazione urbanistica atteso finalmente a ottobre in Consiglio comunale, si ispira a quattro principi cardine: tutela del territorio, dimensionamento, organizzazione ed attuazione: il primo dei quattro punti mira a garantire le aree soggette a vincoli, le aree agricole e soprattutto la tutela per il recupero dei tessuti storici dove le attività consentite saranno normative privilegiate (dalla conservazione, aprendo opportunità di trasformazione ed innovazione edilizia per le parti degradate o alterate).

Le modalità di intervento sono: i comparti di persequazione; la rigenerazione partecipata e gli interventi con sistema persequativo diffuso.

I comparti persequativi mirano a trasformare degli ambiti strategici per i funzionari allo strumento urbanistico. Questi comparti dovranno garantire la realizzazione di tutte le infrastrutture ed essere funzionali e collegati al resto del territorio.

CESARE LA MARCA

Da vent'anni Catania aspetta di conoscere la cornice di regole entro cui crescere e pianificare una prospettiva di città ormai legata a doppio filo alla sua area metropolitana. Un lasso di tempo in cui intanto alcune periferie hanno esteso i loro confini in modo anche disordinato, mentre migliaia di catanesi si sono trasferiti nell'hinterland, salvo ritornare ogni mattina in città per motivi di studio o lavoro. Un Piano regolatore generale dimensionato su una città di 390 mila abitanti, come nell'ipotesi precedente, non avrebbe più senso, e per questo è stato necessario ricalibrare la proposta di strumento urbanistico su circa 300 mila residenti.

Ecco perché in una fase così delicata e critica, dentro e fuori il «microcosmo» Catania, si rende tanto più necessario accelerare l'iter che dovrà portare finalmente all'approvazione del Piano regolatore generale, una «certezza» che dalle necessarie regole urbanistiche può e deve estendere le sue ricadute sull'economia della città. «Il Piano regolatore generale sarà a ottobre in Consiglio comunale - afferma il sindaco Raffaele Stancanelli - assieme alle norme di attuazione dello strumento urbanistico, rispettando così l'impegno che avevamo preso».

Se questi tempi verranno rispettati, si può ragionevolmente ipotizzare e sperare che il Consiglio comunale riesca ad approvare il Prg entro la prossima primavera.

A ottobre è previsto dunque un unico passaggio, l'esposizione delle linee guida del Prg e il trasferimento dell'atto in Consiglio comunale.

«Esattamente, inoltre in base a una circolare della Regione è subentrato un ulteriore adempimento, la Vas o Valutazione Ambientale Strategica, che ci è stata richiesta lo scorso 25 agosto, e su cui dall'inizio di settembre si sta lavorando».

Quale sarà la strategia d'insieme del Prg che sottoporrete al Consiglio?

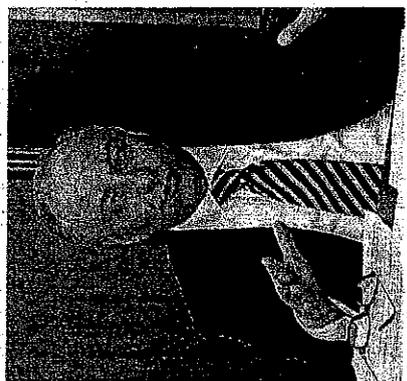
«Il nuovo regolamento edilizio è stato trasmesso al Consiglio da circa due mesi, ci rendiamo conto che il Prg non può ingessare Catania, e che la città non ha bisogno di nuovi alloggi, essendo scesi i suoi residenti da 390 mila a circa 300 mila, per questo in linea di massima sono previsti più verde e servizi».

Che tipo di ricaduta potrà avere a suo avviso il Prg su settori quali l'edilizia e lo stesso mercato immobiliare?

«Credo che potremo aspettarci un impatto importante, anche dal punto di vista psicologico, una spinta nuova dopo un'attesa di vent'anni».

C'è anche un sollecito della Regione, che il sindaco giudica più «burocratico» che sostanziale. E poi c'è da sanare la ferita storica nel cuore della città, quella di corso dei Martini, che a breve dovrebbe registrare passaggi decisivi nella controversia con i privati. «La delibera del gennaio 2010 è sempre attuale - spiega il sindaco - inoltre nel nuovo accordo è previsto che la scuola media Pascoli non venga demolita».

RAFFAELE STANCANELLI



L'impatto sarà importante dal punto di vista psicologico dopo un'attesa di vent'anni. Il Piano non può ingessare la città, che non ha bisogno di nuovi alloggi essendo scesi i suoi residenti da 390 mila a circa 300 mila, per questo sono previsti più verde e servizi

■ VECCHIO PRESIDENTE PROVINCIALE ANCE

«Edilizia, la crisi si aggrava e il futuro mi preoccupa»

Edilizia, un settore in profonda crisi. Si costruisce poco e niente oppure a rilento perché le difficoltà sono enormi.

Anche Andrea Vecchio, presidente provinciale dell'Ance - associazione nazionale costruttori edili - imprenditore tra i più coraggiosi e irriducibili, non nasconde una forte preoccupazione.

«Siamo in coma irreversibile, qualche "fortunato" è in rianimazione - sono le sue prime parole - al momento non s'intravedono comunque segni di risveglio. Da noi poi è tutto fermo: niente appalti nel settore pubblico, il privato è afflitto dalle solite lungaggini burocratiche che scoraggiano chiunque. Il centro storico è intoccabile, l'approvazione di un progetto richiede anni d'attesa e a volte neanche arriva, non ci sono incentivi di nessun tipo e quindi nessuno vuole rischiare».

Solo in periferia o in provincia vedi qualche nuova opera in fase di realizzazione...

«Sì, a volte si scorge qualcosa ma sono opere spesso incomplete e che spesso non vengono mai ultimate. Magari è qualche privato che tenta di costruirsi con tanta fatica la casa, per il resto non c'è niente e la crisi non sta risparmiando neanche il campo delle ristrutturazioni. Ci si pensa a lungo e spesso si finisce con il rinunciare a

rinnovare il proprio immobile, a fare un bagno nuovo o altro. Un tempo non era così e si lavorava. Oggi dal piccolo al grosso, la crisi è profonda»

Lei è quindi pessimista sul futuro del settore edilizio....

«Sono scoraggiato e anche preoccupato e guardi che io sono uno che guarda in avanti sempre con ottimismo, senza timori nonostante nella

nostra terra sia ancora più difficile e rischioso fare l'imprenditore. Ma come si fa a essere fiduciosi nel nostro settore? Il Governo centrale non ha fatto nulla per svegliare l'edilizia e se prima esisteva la speranza di ripresa ora non c'è più neanche questa. E'

chiaro che la crisi sta provocando l'aumento della disoccupazione perché c'è pochissimo lavoro e un imprenditore non può fare miracoli».

Quando si è aggravata la crisi nel settore edilizio

«Il calvario è cominciato tre anni fa circa. Non è che prima si stava benissimo, ma gli operai riuscivano almeno a lavorare».

Ha una ricetta per rilanciare il settore edilizio

«Dipende tutto dall'alto, dal Governo romano che deve seriamente affrontare il problema agevolando il settore edilizio che ha bisogno di una spinta forte e soprattutto di incentivi»

G.T.



ANDREA VECCHIO