



CONFINDUSTRIA CATANIA

RASSEGNA STAMPA

29 GENNAIO 2021

IL CORRIERE DELLE SERA

Aiuti di Stato per tutto il 2021 proroga dell'Europa

MF

Il Marebonus è a rischio

LA REPUBBLICA

Per le cartelle esattoriali nuovo stop di un mese

LA SICILIA

Corruzione l'Italia perde un posto in classifica e si attesta al 52esimo posto

Debiti Italia salirà al 160% del Pil

Proroga fiscale non c'è accordo

Metropolitana è l'ora di chiudere il cerchio

FOCUSICILIA

Le sfide per le imprese nel post Covid

**La Lente**di **Francesca Basso**

Aiuti di Stato per tutto il 2021, la proroga dell'Europa

La pandemia sta durando più a lungo delle aspettative e la ripresa ancora non c'è. Perciò la Commissione Ue, sentite le capitali, ha deciso di prorogare sino a fine anno il quadro temporaneo sugli aiuti di Stato attivato nel marzo scorso, incluse le misure di ricapitalizzazione. Sono anche stati alzati i massimali di aiuto per le aziende e introdotti incentivi per l'uso di strumenti rimborsabili. Alcuni dei prestiti e altri

strumenti rimborsabili potranno essere convertiti in sovvenzioni dirette. «Dobbiamo continuare a far sì che gli Stati membri possano fornire alle imprese il sostegno necessario per assisterle a superare l'emergenza», ha spiegato la vicepresidente della Commissione e titolare dell'Antitrust Ue, Margrethe Vestager. Finora la Commissione ha adottato circa 430 decisioni che approvano oltre 520 misure nazionali notificate da 27 Stati

membri e dal Regno Unito per circa 3,09 trilioni di euro. Si tratta della notifica non della cifra già usata. Circa il 51,4% degli aiuti approvati è stato notificato dalla Germania. L'Italia il 14,7%, la Francia il 13,9%, la Spagna il 4,8%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Vicepresidente Margrethe Vestager



Peso:10%

INCERTI I CONTRIBUTI DI TIRRENIA A FAVORE DEGLI AUTOTRASPORTATORI

Il Marebonus è a rischio

*Colpa delle difficoltà della compagnia, che è in attesa del concordato preventivo
Perciò il traffico si sta spostando sulle navi di Grimaldi, che già domina il mercato*

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Settore autotrasporti preoccupato da due vicende che si intrecciano sulle autostrade del mare che collegano Sicilia e Italia. Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali) ha lanciato l'allarme sul Marebonus (l'incentivo statale al trasporto intermodale mare-strada) che molti autotrasportatori rischiano di non vedersi riconoscere per gli anni 2019 e 2020 a causa delle vicende finanziarie (concordato preventivo in attesa di approvazione) riguardanti Tirrenia Cin (Compagnia Italiana di Navigazione). L'associazione parla infatti di «preoccupazione delle imprese di autotrasporto che hanno utilizzato le autostrade del mare, su tratte specifiche, in seguito alla mancata erogazione dell'incentivo Marebonus ad alcune realtà armatoriali, con mancati ricavi importanti». Le compagnie di navigazione destinatarie del contributo sono tenute infatti a ribaltarne il 70-80% alle società di autotrasporto. «La situazione desta preoccupazione in quanto il dissesto finanziario patito da Tirrenia potrebbe indurre a impiegare il bonus per coprire le insolvenze della società», teme Alessandro Peron,

segretario generale di Fiap. «Un esito inaccettabile per le imprese di autotrasporto in un momento di grave crisi e di consapevolezza dell'importanza che la liquidità riveste per le imprese».

Con una lettera congiunta le associazioni dell'autotrasporto ne hanno parlato al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, sottolineando che le aziende di autotrasporto sono esposte per cifre fino a 800 mila euro solo per il 2019, più gli importi relativi al 2020. In questo momento il Ministero ha sospeso i contributi a Tirrenia Cin in attesa di capire sia l'esito del concordato preventivo richiesto al tribunale di Milano (presentazione del piano entro marzo) sia la migliore modalità di azione. Gli autotrasportatori temono infatti che i contributi versati dal Mit vengano subito aggrediti dai creditori privilegiati e che quindi non possano essere riconosciuti (o solo in parte) a chi ha imbarcato i semirimorchi confidando nell'incentivo.

Da questa vicenda ne deriva però un'altra che minaccia la competitività della logistica merci e del sistema produttivo siciliano. «Il fatto che oggi gli autotrasportatori rischiano di non ricevere da Tirrenia i contributi previsti dal Marebonus induce chiaramente a spedire i semirimorchi via mare con le linee Grimaldi, unica alternativa marittima possibile da e per la Sicilia», ha spiegato

Peron, con il rischio che il mercato finisca quasi del tutto in mano a un unico operatore, «una concentrazione che dovrebbe richiamare l'attenzione anche del mondo industriale dell'isola, soprattutto sugli aspetti connessi al costo del servizio». Il fatto che Grandi Navi Veloci abbia da poco potenziato i collegamenti fra Sicilia e Malta non tranquillizza più di tanto perché si parla di traffico rotabile accompagnato cioè camion con autisti al seguito, due settori d'attività diversi tra loro». L'altro player esistente è Cartour, che garantisce un collegamento marittimo tra Messina e Salerno, oltre ovviamente all'alternativa di attraversare lo Stretto e risalire la Penisola. In ballo insomma c'è la competitività della produzione siciliana che in parte dipende dai costi della logistica e del trasporto via mare. Collegando oggi la Sicilia alla Sardegna, all'Italia continentale e a Malta dai porti di Palermo e Catania, Grimaldi controlla di fatto una quota di business significativa. Per questo negli ultimi anni Moby, tramite Tirrenia Cin, aveva cercato di entrare su questo mercato e di rosicchiare traffico con le linee Livorno-Catania-Malta e Catania-Napoli, quest'ultima chiusa però nel 2020 e l'altra è appunto appesa alle problematiche legate all'erogazione del Marebonus. (riproduzione riservata)

■ A supporto del suo traffico ferroviario l'interporto di Pordenone Centro Ingresso ha annunciato 13,5 milioni di euro di investimenti per realizzare un piazzale di 40 mila metri quadrati, 4 fasci di binari per il parcheggio dei treni in sosta e un'asta di manovra dei convogli di 750 metri. Quanto ai risultati finanziari, l'a.d. Giuseppe Bortolussi ha definito il 2020 «tutto sommato positivo, con un ovvio calo nei settori logistici tradizionali, ma anche altrettanti aumenti in quelli emergenti come sanità ed e-commerce». L'interporto conta 1.300 posti di lavoro, tra diretti e indiretti, una settantina di imprese insediate e oltre 500 milioni di fatturato. (riproduzione riservata)



Peso: 43%

Le tasse

Per le cartelle fiscali nuovo stop di un mese

di **Roberto Petrini**

ROMA – Potrebbe arrivare in extremis un ulteriore stop di un mese alla partenza delle 50 milioni di cartelle e pignoramenti da parte dell'Agenzia delle Entrate e da quella della Riscossione. Il provvedimento potrebbe trovare spazio nel Consiglio dei ministri di oggi, convocato per sbrigare misure urgenti, o slittare a fine settimana. Si affievoliscono invece le speranze dell'esecutivo di varare il decreto Ristori in piena crisi di governo.

Il congelamento, oggetto di trattative fino a notte fonda, riguarda una immensa mole di notifiche che vanno dal pagamento di cartelle esattoriali, multe, avvisi di accertamento e pignoramenti e sui quali è necessario intervenire per evitare un impatto a "valanga" sui contribuenti. La bolla, come è noto, si è venuta formando lo scorso anno quando, sotto l'emergenza Covid, sono state via via congelate tutte notifiche da parte dell'Agenzia delle Entrate. «Stiamo lavorando a uno scaglionamento degli invii delle cartelle dell'Agen-

zia della Riscossione e degli atti dell'Agenzia delle Entrate, che li diluisca in un periodo di tempo più lungo per alleggerire la pressione sui contribuenti ed evitare l'affollamento degli uffici», ha detto ieri il ministro dell'Economia Gualtieri. «Inoltre - ha aggiunto - pensiamo ad una riduzione degli importi di alcuni atti delle Entrate per i soggetti che abbiano subito un calo del fatturato per effetto della pandemia. Sono elementi del provvedimento che stiamo facendo, anche consapevoli della scadenza del primo febbraio».

La viceministra dell'Economia Laura Castelli chiede invece una misura tampone immediata con un rinvio di un mese della spedizione delle notifiche e un intervento successivo generalizzato di sconto sugli importi degli avvisi o delle cartelle e non limitato solo a chi perde il fatturato. I Cinque Stelle sostengono infatti che la selezione in base al fatturato investirebbe solo il 20 per cento della platea dei contribuenti cui sono destinate le cartelle, cioè le partite Iva, mentre molti provvedimenti riguardano tasse locali o multe e

arriveranno anche a singoli cittadini.

Non è escluso che dopo il possibile stop di febbraio venga introdotto anche con uno sconto sugli accertamenti e sugli avvisi bonari attraverso un azzeramento o riduzione delle sanzioni fin dalla spedizione delle notifiche. Cosa che invece non sarà possibile per le cartelle: per queste bisognerà attendere l'invio e poi procedere alla rottamazione ma in questo modo non si eviterebbe l'ingorgo della spedizione.

Quanto al nuovo congelamento si tratterebbe già del secondo di quest'anno. Come si ricorderà all'inizio di gennaio scattò l'allarme: un invio di circa 4 milioni di raccomandate al mese avrebbe creato un ingorgo negli uffici e provocato anche difficoltà di carattere sanitario e di ordine pubblico. Così il governo lo scorso 15 gennaio ha decretato un congelamento-tampone degli invii fino al 1° febbraio, cioè lunedì prossimo. L'allarme resta quello di due settimane fa e dunque ecco la necessità di intervenire. © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il rinvio potrebbe essere deciso oggi dal governo. Gualtieri: "Ci stiamo lavorando"



▲ Il ministro Roberto Gualtieri



Peso: 26%

INCERTI I CONTRIBUTI DI TIRRENIA A FAVORE DEGLI AUTOTRASPORTATORI

Il Marebonus è a rischio

*Colpa delle difficoltà della compagnia, che è in attesa del concordato preventivo
Perciò il traffico si sta spostando sulle navi di Grimaldi, che già domina il mercato*

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

Settore autotrasporti preoccupato da due vicende che si intrecciano sulle autostrade del mare che collegano Sicilia e Italia. Fiap (Federazione italiana autotrasportatori professionali) ha lanciato l'allarme sul Marebonus (l'incentivo statale al trasporto intermodale mare-strada) che molti autotrasportatori rischiano di non vedersi riconoscere per gli anni 2019 e 2020 a causa delle vicende finanziarie (concordato preventivo in attesa di approvazione) riguardanti Tirrenia Cin (Compagnia Italiana di Navigazione). L'associazione parla infatti di «preoccupazione delle imprese di autotrasporto che hanno utilizzato le autostrade del mare, su tratte specifiche, in seguito alla mancata erogazione dell'incentivo Marebonus ad alcune realtà armatoriali, con mancati ricavi importanti». Le compagnie di navigazione destinatarie del contributo sono tenute infatti a ribaltarne il 70-80% alle società di autotrasporto. «La situazione desta preoccupazione in quanto il dissesto finanziario patito da Tirrenia potrebbe indurre a impiegare il bonus per coprire le insolvenze della società», teme Alessandro Peron,

segretario generale di Fiap. «Un esito inaccettabile per le imprese di autotrasporto in un momento di grave crisi e di consapevolezza dell'importanza che la liquidità riveste per le imprese».

Con una lettera congiunta le associazioni dell'autotrasporto ne hanno parlato al ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli, sottolineando che le aziende di autotrasporto sono esposte per cifre fino a 800 mila euro solo per il 2019, più gli importi relativi al 2020. In questo momento il Ministero ha sospeso i contributi a Tirrenia Cin in attesa di capire sia l'esito del concordato preventivo richiesto al tribunale di Milano (presentazione del piano entro marzo) sia la migliore modalità di azione. Gli autotrasportatori temono infatti che i contributi versati dal Mit vengano subito aggrediti dai creditori privilegiati e che quindi non possano essere riconosciuti (o solo in parte) a chi ha imbarcato i semirimorchi confidando nell'incentivo.

Da questa vicenda ne deriva però un'altra che minaccia la competitività della logistica merci e del sistema produttivo siciliano. «Il fatto che oggi gli autotrasportatori rischino di non ricevere da Tirrenia i contributi previsti dal Marebonus induce chiaramente a spedire i semirimorchi via mare con le linee Grimaldi, unica alternativa marittima possibile da e per la Sicilia», ha spiegato

Peron, con il rischio che il mercato finisca quasi del tutto in mano a un unico operatore, «una concentrazione che dovrebbe richiamare l'attenzione anche del mondo industriale dell'isola, soprattutto sugli aspetti connessi al costo del servizio». Il fatto che Grandi Navi Veloci abbia da poco potenziato i collegamenti fra Sicilia e Malta non tranquillizza più di tanto perché si parla di traffico rotabile accompagnato cioè camion con autisti al seguito, due settori d'attività diversi tra loro». L'altro player esistente è Cartour, che garantisce un collegamento marittimo tra Messina e Salerno, oltre ovviamente all'alternativa di attraversare lo Stretto e risalire la Penisola.

In ballo insomma c'è la competitività della produzione siciliana che in parte dipende dai costi della logistica e del trasporto via mare. Collegando oggi la Sicilia alla Sardegna, all'Italia continentale e a Malta dai porti di Palermo e Catania, Grimaldi controlla di fatto una quota di business significativa. Per questo negli ultimi anni Moby, tramite Tirrenia Cin, aveva cercato di entrare su questo mercato e di rosicchiare traffico con le linee Livorno-Catania-Malta e Catania-Napoli, quest'ultima chiusa però nel 2020 e l'altra è appunto appesa alle problematiche legate all'erogazione del Marebonus. (riproduzione riservata)

■ A supporto del suo traffico ferroviario l'interporto di Pordenone Centro Ingresso ha annunciato 13,5 milioni di euro di investimenti per realizzare un piazzale di 40 mila metri quadrati, 4 fasci di binari per il parcheggio dei treni in sosta e un'asta di manovra dei convogli di 750 metri. Quanto ai risultati finanziari, l'a.d. Giuseppe Bortolussi ha definito il 2020 «tutto sommato positivo, con un ovvio calo nei settori logistici tradizionali, ma anche altrettanti aumenti in quelli emergenti come sanità ed e-commerce». L'interporto conta 1.300 posti di lavoro, tra diretti e indiretti, una settantina di imprese insediate e oltre 500 milioni di fatturato. (riproduzione riservata)



Peso:43%

L'INDICE DI TRANSPARENCY INTERNATIONAL

Corruzione, l'Italia perde una posizione in classifica e si attesta al 52° posto

Siamo in compagnia di Grenada, Mauritius Malta e Arabia Saudita. Influisce anche il Covid

ROMA. Dal 2012 l'Italia si stava via via guadagnando la reputazione di Paese in lotta contro la corruzione, ma l'anno del Covid ferma i progressi anche in questo senso. È l'Indice di Transparency International, il barometro della percezione della corruzione, a indicare una battuta d'arresto. Il nostro Paese perde una posizione in classifica e si attesta al 52° posto, in compagnia di Grenada, Malta, Mauritius e Arabia Saudita, con un punteggio di 53, mentre la media Ue è 64 punti. Danimarca e Nuova Zelanda continuano ad attestarsi come i più virtuosi, con un punteggio di 88, mentre gli Stati Uniti, che hanno avuto un tonfo negli ultimi anni, sono al 25° posto (dal 2017 hanno perso 9 posizioni). In fondo alla classifica, Siria, Somalia e Sud Sudan.

L'Indice non dice quanto sia corrotto un Paese, ma misura la «corruzione percepita». La valutazione è fatta sulla base di 13 strumenti di analisi e di sondaggi ad esperti e investitori. Negli ultimi anni la reputazione dell'Italia stava migliorando, guadagnando una decina di punti a partire dal 2012, l'anno della legge Severino. È stato poi introdotto, ricorda Transparency, il diritto generalizzato di

accesso agli atti rendendo più trasparente la Pubblica Amministrazione ai cittadini, sono state approvate la disciplina a tutela dei whistleblower e quella sulla trasparenza nei finanziamenti alla politica, e con la legge anticorruzione del 2019 sono state inasprite le pene previste per alcuni reati. Invece il 2020 segna «un rallentamento». «Senza l'altro l'emergenza sanitaria e la crisi pandemica hanno inciso», sottolinea Iole Anna Savini, presidente di Transparency Interna-

tional Italia. Un campanello d'allarme, segnala l'organizzazione, secondo la quale «la gestione dei fondi europei per la ripresa imporrà maggiore attenzione verso il fenomeno al fine di impedire che si mettano a rischio i risultati nella lotta alla corruzione».

Per il presidente dell'Autorità nazionale anticorruzione, Giuseppe Busia, il dato va però guardato con «l'ottimismo della volontà», rapportandolo a una situazione di grave crisi indotta dalla pandemia. Secondo l'Anac vanno fatti ulteriori passi avanti con la digitalizzazione delle procedure di affidamento e sulla banca dati dei contratti pubblici, che potrà essere uno strumento per monitorare la spesa delle risorse del Recovery fund. E a tale proposito l'auspicio è che gli oltre 200 miliardi creino le base e aiutino il passaggio sul digitale della pubblica amministrazione a garanzia della trasparenza. ●



Fmi. «Però sarà sostenibile grazie alla crescita» Debito Italia salirà al 160% del Pil

SERENA DI RONZA

NEW YORK. Il debito pubblico italiano è in aumento a quasi il 160% nel 2021, ma è «sostenibile» grazie a tassi di interesse bassi e alla prevista ripresa della crescita economica. Ne è convinto il Fondo monetario internazionale, che constata un aumento generalizzato del debito pubblico a livello mondiale in seguito ai 14.000 miliardi di dollari stanziati per far fronte alla pandemia.

Secondo i dati del Fmi, il debito dell'Italia è salito dal 134,6% del Pil nel 2019 al 157,5% del 2020. E quest'anno crescerà ancora arrivando a toccare il 159,7%, in peggioramento rispetto alla stima dello scorso ottobre, quando il Fondo aveva previsto un debito al 158,3%.

Sul fronte del deficit, gli esperti di Washington prevedono, invece, un calo dal 10,9% del 2020 al 7,5% nel 2021. Ma il Fmi non appare preoccupato: «Il debito è sostenibile, supportato dai bassi tassi di interesse e una prevista ripresa nella crescita», afferma Vitor Gaspar, il responsabile del Fiscal monitor.

Il Fondo prevede per l'Italia una crescita al 3% quest'anno e un'accelerazione al 3,6% il prossimo.

Non appare particolarmente preoccupata neanche l'agenzia Standard & Poor's, che, in merito alla situazione politica in Italia, ri-

tiene che «non ci saranno elezioni anticipate» e che il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, «troverà una soluzione con un governo guidato da Conte o da un altro, potenzialmente anche un tecnico come Mario Draghi».

Parole che lasciano intravedere come, almeno per il momento, la crisi non sia destinata ad avere un impatto sul rating dell'Italia, in atto BBB con outlook stabile.

Pur in un contesto di debito sostenibile, «è essenziale» - secondo Gaspar - che l'Italia usi le risorse del "Recovery Fund" «per finanziare progetti di alta qualità che rafforzino le prospettive di crescita, facilitino una transizione verso un futuro verde e digitale e accelerino la riduzione del debito».

Le parole di Gaspar fanno eco a quelle della Bce che, in via generalizzata, spiega come l'uso ottimale dei fondi del Next Generation Eu è impiegarli in investimenti pubblici produttivi, «in grado di aumentare il prodotto reale dell'Eurozona di circa l'1,5% nel medio termine». Questo in alcuni Paesi «metterà alla prova la capacità istituzionale di selezionare e realizzare progetti fattibili».

Indirizzare i fondi verso trasferimenti fiscali (come incentivi, riduzioni delle tasse, ecc.) vuol dire, mette in evidenza la Bce, rinunciare agli effetti potenziali sul Pil di medio termine con conseguenze sul debito. ●

Proroga fiscale, non c'è accordo

Il nodo. Ipotesi slittamento di un mese dell'invio degli atti o ripresa scaglionata delle spedizioni

➔ Si lavora anche al rinnovo della Cig e del blocco dei licenziamenti, da collegare alle politiche attive per l'occupazione

SILVIA GASPARETTO

ROMA. Intervenire subito per dare un segnale a chi ha più sofferto la crisi. O approvare una ulteriore semplice proroga, per lasciare il tempo al nuovo governo di decidere come procedere. Non c'è intesa tra gli alleati sugli oltre 35 mln di cartelle che da febbraio rischiano di abbattersi sui contribuenti dopo quasi un anno di sospensione causa Covid. Scontato invece che sarà lasciata al prossimo Esecutivo la distribuzione dei 32 mld di scostamento con il varo del decreto "Ristori 5", sempre che si arrivi a breve a una ricomposizione della crisi.

Le riunioni al Mef continuano, ha assicurato alla platea di "Telefisco" il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, specificando però che «vista la fase particolare che stiamo attraversando, ci limitiamo a lavorare perché sia pronto un provvedimento, ma poi seguiremo l'evoluzione della crisi». Lo schema di massima resta quello di un intervento «perequativo» per rimediare alle «distorsioni» del primo pacchetto di ristori legati alle

perdite di aprile, insieme ai nuovi aiuti «per il 2021, per accompagnare questa ulteriore fase di restrizioni per la pandemia con misure di sostegno».

Il ministro ha confermato che ci saranno i fondi «per prolungare la Cig in deroga» che, secondo la collega del Lavoro, Nunzia Catalfo, va accompagnata dal blocco dei licenziamenti: «A mio avviso va prorogato perché il mercato del lavoro è ancora in sofferenza», ha detto alla radio, ma senza una data fissa, seguendo i «dati del mercato del lavoro in modo tale da accompagnare i settori più in sofferenza con strumenti di sostegno al reddito da una parte e blocco dei licenziamenti dall'altra» e attivando «in contemporanea» le politiche attive «per fare sì che ci siano meno fuoriuscite possibili». Catalfo ha confermato che si lavora per la proroga delle indennità dei lavoratori



Roberto Gualtieri al "Telefisco"

dello spettacolo e per finanziare nuove mensilità di Reddito di emergenza.

Una partita che dovrebbe spettare al prossimo governo, salvo che il disbrigo degli affari correnti non si protragga troppo a lungo. Nel frattempo va trovata una soluzione per le cartelle,

ma una lunga riunione al Mef non è bastata per arrivare a una sintesi: niente «fughe in avanti di nessuna utilità» avvisa il M5S, favorevole, «in mancanza di una maggioranza parlamentare», a una nuova proroga «di almeno un mese» per dare modo al nuovo Esecutivo di «affrontare il tema in modo organico». Cioè una rottamazione quater e un nuovo saldo e stralcio per attuare l'impatto. La proposta sul tavolo sarebbe invece quella di un proroga «ragionata», con ripresa dell'invio delle cartelle ma scaglionata, spalmata tra 2020 e 2021, e una riduzione di sanzioni e interessi per chi abbia subito perdite causa crisi. Si tratterebbe di un segnale subito, in attesa che una maggioranza politica possa valutare altre misure, dicono dal Pd. Ma il rischio, per i 5S, è che venga archiviato il pacchetto rottamazione. ●

Agenzia delle Entrate, cartelle inesigibili per mille mld

MARIA GABRIELLA GIANNICE

ROMA. Ammonta a circa 1.000 mld la consistenza del "magazzino" della riscossione, una «montagna di cartelle stratificata in 20 anni dal 2000 al 2020». Lo ha detto il D.g. dell'Agenzia delle Entrate, Ernesto Maria Ruffini, durante l'evento "Telefisco Sole 24 ore" al quale è intervenuto da remoto. Una cifra da capogiro che varrebbe diversi "Recovery", ma purtroppo, secondo Ruffini, tutte quelle cartelle non sono altro che una montagna di atti inutili.

«Una rilevante parte di questo magazzino non è più riscuotibile - ha detto Ruffini - perché si riferisce a soggetti falliti, deceduti, nullatenenti e altro». Secondo il D.g. il "magazzino" sarebbe «principalmente costituito da atti le cui aspettative di riscossione sono assai remote». Non solo, il "magazzino" è anche dannoso perché, costringendo l'Agenzia delle Entrate-Riscossione a «ripetere azioni che

non hanno la possibilità di sortire alcun effetto, impedisce l'efficienza e il buon funzionamento dell'azione amministrativa» non permettendo al fisco di concentrarsi su crediti più recenti e più riscuotibili.

Le diverse "rottamazioni" delle cartelle e le varie misure di «definizione agevolata dei debiti residui», hanno ridotto il "magazzino" solo in «minima parte» benché «abbiano contribuito a sostenere i risultati della riscossione, non possono incidere significativamente sulla riduzione del volume totale dei crediti ancora da riscuotere» ha aggiunto Ruffini.

Rispetto ai 1.000 mld, la prima rottamazione ha inciso per circa 12,3 mld, le altre edizioni di definizione agevolata potranno interessare il magazzino «per circa 24,2 mld» ha detto Ruffini. Infine l'annullamento automatico di cartelle per importi residui fino a 1.000 euro «ha determinato una riduzione del magazzino di circa 32,2 mld».

Metropolitana: è l'ora di chiudere il "cerchio"

Progetto pronto. Avviato l'iter per realizzare il tratto che unirà Misterbianco a Paternò e quello finale per l'aeroporto

➔ **Già inviata al ministero la richiesta di finanziamento per avere i 342 milioni di euro**

MARY SOTTILE

È l'inizio dell'ultimo e forse più importante step, per la città di Catania e per i Comuni della fascia etnea. Il cerchio si chiude: per la metropolitana arriva il momento di realizzare l'anello di congiunzione, il tratto mancante Paternò-Misterbianco; oltre alla parte finale della linea, quella che permetterà di raggiungere l'aeroporto di Catania.

L'intervento è stato presentato nella sala conferenze della Città Metropolitana, dal sindaco metropolitano Salvo Pogliese; dall'assessore regionale ai Trasporti e alle infrastrutture, Marco Falcone; dal direttore generale della Fce, Salvo Fiore, e dall'ingegnere capo dell'ente, Giuseppe Galizia. Presenti i deputati regionali Alfio Papale, Gaetano Galvagno e Giuseppe Zitelli; ed ancora, il sindaco di Paternò, Nino Naso; il sindaco di Motta, Anastasio Carrà, e in rappresentanza del sindaco di Belpasso, l'assessore Davide Guglielmino.

Con il progetto già pronto, è stata inviata al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti la richiesta congiunta (Città metropolitana e Fce) di finanziamento per la realizzazione della nuova linea di metropolitana e l'estensione di quelle esistenti. Complessivamente si tratta di 342 milioni di euro.

Il progetto da Misterbianco a Paternò è lungo 11,5 chilometri, tra linea interrata e in superficie, con 5 stazioni: Gullotta, Piano Tavola, Valcorrente, Palazzolo e Ardizzone. La fermata Gullotta è in

territorio di Misterbianco, poco distante dall'auditorium "Nelson Mandela"; si prosegue con la fermata "Piano Tavola", corrispondente all'attuale stazione della Circumetnea, sarà interrata con uno spazio pubblico in superficie; "Valcorrente" sarà localizzata in corrispondenza del centro commerciale di Etnapolis; per arrivare a "Palazzolo", sempre in territorio di Belpasso. Da qui per arrivare in zona Ardizzone, a Paternò, con la città che dovrà accontentarsi di questa sola stazione, perdendo la vicina Giaconia che seppur in territorio di Belpasso, serviva i residenti paternesi e la stazione ufficiale di via Stazione. Per ovviare ai problemi di riduzione delle stazioni è stata prevista la realizzazione di uno snodo di congiunzione tra Palazzolo e Giaconia, con un attraversamento pedonale sotterraneo e la realizzazione di un people mover che partendo da zona Ardizzone giungerà in piazza della Regione. A Paternò prevista anche la nascita dei locali officina. Questo snodo centrale permetterà di congiungere l'intera tratta che da Adrano giunge fino a Catania.

Tutte le stazioni (tranne Piano Tavola per mancanza di spazio) saranno dotate di ampi parcheggi. «Stiamo scrivendo una nuova pagina memorabile per la mobilità sostenibile - ha detto il sindaco metropolitano di Catania Salvo Pogliese - perché siamo a un passo dal raggiungere un obiettivo grandioso per la nostra area metropolitana. Se tutto andrà bene, nel 2026 presumibilmente la metropolitana di Catania conterà ventisette stazioni e trenta chilometri di lunghezza, da Paternò all'aeroporto di Fontanarossa, attraversando i Comuni di Belpasso e Misterbianco. I vantaggi sono intuibili e migliorerà la qualità della vita dei cittadini nel suo complesso. La mobilità sostenibile ridurrà le emissioni e l'impatto ambientale di gas nocivi; con la riduzione dei flussi veicolari privati aumenterà la sicurezza stradale e, infine, l'intermodalità darà più potenzialità a

tutto il territorio.»

Rispetto all'iter dell'intervento: entro l'anno si attende l'acquisizione del finanziamento e il completamento della procedura di approvazione; nel 2022 dovrebbe attivarsi la gara d'appalto e far partire i lavori che, intoppi permettendo, dovrebbero completarsi nel 2027.

Durante la presentazione del piano di sviluppo della metro, è stato ribadito che i lavori delle altre tratte vanno avanti. A cominciare dalla stazione di Cibali la cui apertura è prevista per marzo; Fontana e Monte Pò si presume di renderle operative alla fine del 2021. Previsto inoltre un avanzamento dell'iter per la costruzione della linea Stesicoro-Aeroporto; mentre per il 2024 è ipotizzata l'apertura della stazione Misterbianco centro.

«Completiamo il circuito della nuova mobilità del catanese - ha dichiarato l'assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone - collegando così le aree pedemontane all'aeroporto e al capoluogo, riducendo l'impatto di veicoli e traffico sulla città, dunque a difesa dell'ambiente. Il governo Musumeci, in tale ottica, è al servizio del territorio così da implementare questa infrastruttura che, in pochi anni, sarà un'autentica rivoluzione per i trasporti nell'area etnea».

«In sinergia con il sindaco Salvo Pogliese e la virtuosa governance della Ferrovia Circumetnea - ha aggiunto Falcone - avevamo recuperato a Bruxelles gli oltre 400 milioni per la tratta Stesicoro-Aeroporto e oggi poniamo le basi per il completamento dell'asse metropolitano fino a Paternò. Al sistema Circumetnea, si sommano poi gli sforzi della "cura del ferro" voluta dal presidente Musumeci che, a breve, ci porteranno all'apertura della stazione ferroviaria di Fontanarossa. E ancora, entro fine anno, avremo i nuovi treni Fce acquistati con il contributo dell'Europa e della Regione. Andiamo avanti su questa strada, per la svolta infrastrutturale a Catania e nel resto della Sicilia.»



Da sinistra, l'ing. Giuseppe Galizia, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Marco Falcone, il sindaco metropolitano Salvo Pogliese e il direttore generale della Fce, Salvo Fiore



FARMACIE

ACIREALE
Farmacia CIPRIANI - Corso Umberto, 130 - Tel. 392 1910112
Da noi trovi PREVENT COMPRESSE PER RINFORZARE LE DIFESE IMMUNITARIE.
LABORATORIO DELLA FARMACIA
Turno LUN-VEN NO STOP 8:30/20:30 | SAB-DOM 8:30/13:30 - 16:30/20:30
www.farmaciacipriani.com

CATANIA
Gran Farmacia LA SCOGLIERA - Dott.sse Faro - Via Medea, 11/B - Tel. 095 493737
Da noi trovi OGGI GIORNATA PROMOZIONALE SKINCUTICALS
Turno LUN-SAB NO STOP 8:30/22:00 - DOMENICA e festivi 8:30/13:30 - 18:00/22:00
www.farmaciascogliera.it Farmaciacscogliera

CATANIA
LA CITTADELLA - Dott.ssa M.R. Giuffrida - Via Passo Gravina, 127 - Tel. 095 506283
Da noi trovi MAKE-UP BIONIKE SCONTO 40%
Turno LUN-VEN 8:30/13:00 - 16:00/19:30 | SABATO 8:30/13:00
Farmaciacittadella Farmacia_la_cittadella

CATANIA
Farmacia NESIMA s.r.l. - Via L. Nobili, 3 (ang.via Pacinotti) - Tel. 095 474326
Da noi trovi APERTO TUTTI I GIORNI NO STOP 24 ORE
Turno NO STOP 24 ORE

Confindustria Catania, le sfide per le imprese nel post Covid

Quasi mille in più le imprese nel territorio etneo nel 2020, nonostante la pandemia. Ma i problemi strutturali frenano la ripresa. Ne parleremo in diretta oggi alle 15 con Antonello Biriaco, presidente di Confindustria Catania

28 Gennaio 2021



La pandemia non ha fermato la voglia di fare impresa sotto l'Etna: il 2020 rispetto all'anno precedente ha visto un saldo positivo di 920 imprese in più. Un tasso di crescita che pone Catania tra le prime venti province d'Italia per tasso di crescita, secondo [i dati Unioncamere](#). La cautela, però, è necessaria: nei giorni scorsi [Salvatore Gangi](#), presidente del Comitato regionale piccola industria di Confindustria in Sicilia, intervistato di FocuSicilia, sottolineava come si tratti in molti casi di micro imprese, molto spesso frutto di trasformazioni. E la pandemia ha colpito un tessuto imprenditoriale che si reggeva su un equilibrio instabile messo duramente alla prova da questioni irrisolte che ormai da anni bloccano ogni possibile slancio imprenditoriale. Primi tra tutti, il ritardo storico del ripristino della zona industriale di Catania e delle infrastrutture, collegate anche all'insularità che da sola costa miliardi di euro. Temi che approfondiremo oggi con Antonello Biriaco, presidente di Confindustria Catania e vicepresidente di Assoeventi Confindustria in Italia.

Imprese aperte e cessate in Sicilia - periodo gennaio-dicembre 2020
Iscrizioni Cessazioni - 5.00005.00010.000
Agrigento Caltanissetta Catania Enna Messina Palermo Ragusa Siracusa Trapani
Elaborazione FocuSicilia su dati Infocamere

Reggono alimentare ed edilizia

E proprio da Confindustria Catania arrivano alcuni degli spunti per inquadrare questa fase, difficile e senza eguali, che sta attraversando l'Italia con il Covid-19. Nel territorio etneo ad esempio l'alimentare è stato in grado di ammortizzare la crisi in atto. Buone notizie anche per l'edilizia, che grazie all'introduzione del

sisma ed ecobonus si attesta su posizioni più stabili, dopo [decenni di crollo verticale di lavoratori nel settore](#). Ma le notizie più rassicuranti provengono dalla tenuta delle multinazionali dell'hi-tech e del farmaco, con la previsione in alcuni casi di investimenti sul nostro territorio.

Zona industriale etnea e Zes

Un tema fondamentale per gli industriali etnei è quello, atavico e irrisolto, che riguarda la nostra zona industriale. Per Confindustria lo stato attuale, tra difficoltà di collegamenti stradali, idriche e anche per le connessioni dati, è il risultato di anni ed anni di rimpallo delle responsabilità e di impossibilità di individuare un soggetto interlocutore unico per la gestione del comprensorio. Una situazione che, con il riconoscimento al Comune e alla Sidra potrebbe fare un passo in avanti, ma il percorso è ancora pieno di incognite. L'altra grande incognita sono le Zes della Sicilia Orientale che si sono arenate sulla nomina del commissario del Comitato di indirizzo, nonostante le rassicurazioni del ministro per il Sud Provenzano ospite proprio di Confindustria a dicembre 2020. Anche in questo caso alcuni passaggi burocratici impediscono di avviare questo progetto vitale per la nostra economia e permettere alle nostre aziende di accedere ai benefici messi in campo dal Governo.

Uno shock fiscale

La situazione già inaccettabile diventa ancor più grave nella realtà che il nostro sistema imprenditoriale sta vivendo da quasi un anno in seguito allo scoppio della pandemia. "Non possiamo pretendere che le nostre aziende rispettino puntualmente le scadenze fiscali se non sono messe nelle condizioni di operare a "pieno regime". Assistiamo ad una sospensione del pagamento delle tasse rinviata di mese in mese", scrive Confindustria Catania. Che manifesta la necessità, in queste condizioni, di un vero e proprio shock fiscale che duri almeno 1 anno che permetta alle nostre imprese di indirizzare tutte le provviste finanziarie verso ripartenza.

Miliardi bruciati tra burocrazia e insularità

Uno dei virus che colpisce le imprese del nostro territorio come dell'intero Paese sono i percorsi farraginosi e a volte indecifrabili della burocrazia. Un esempio è quello degli oltre 7 miliardi che potrebbero essere immediatamente spesi per infrastrutture e interventi di messa in sicurezza e sostenibilità che in questo momento sono bloccati per ostacoli burocratici e che potrebbero generare un aumento del 6 per cento del Pil regionale. Le nostre imprese pagano ormai da anni una tassa occulta che è rappresentata dal peso dell'insularità calcolata su indici dettati dalla carenza infrastrutturale, della mobilità, dei trasporti ecc. Come esposto da uno studio dal titolo "[Stima dei costi dell'insularità per la Sicilia](#)" condotto dalla Regione Siciliana, in termini di Pil, l'insularità costa tanto quanto il Covid. I siciliani pagano per la condizione di insularità sei miliardi e mezzo di euro annui, ovvero 1.308 euro pro capite. In poche parole, sottolinea Confindustria "è come se l'economia siciliana negli ultimi venti anni avesse subito anno per anno un peso analogo a quello determinato dalla pandemia".