

Rassegna stampa del

1 Febbraio 2014



Lupi: venerdì 7 il via libera alla Rg-Ct

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: «Ecco il mio piano per la Sicilia. Il Ponte? Non è morto»

“

Al primo Cdm utile chiuderemo la partita del raddoppio autostradale. Risolto il nodo della metropolitana di Catania: aspettiamo l'appalto. Sul piano Anas subito un incontro con Crocetta, ma a patto che le risorse si spendano presto e bene

Ho chiesto a Fs di far presto sull'alta velocità, progetti interessanti per l'Isola. Aeroporti: il piano rende giustizia alla Sicilia, Catania e Palermo le nuove tratte "galline dalle uova d'oro". Comiso è in serie A: fondi anche per gli assistenti



MAURIZIO LUPI, MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

MARIO BARRESI

CATANIA. Né domande, né risposte. L'intervista potrebbe essere sostituita da una notizia secca: l'aereo con cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti arriva in Sicilia è in ritardo. Di un'ora e mezza. L'Alitalia AZ1733 Fiumicino-Fontanarossa dove decollare alle 16,55 e atterrare alle 18 a Catania. Ma Maurizio Lupi - impegnato fra ieri sera e oggi in una *full immersion* politico-istituzionale fra Siracusa, Ragusa e Catania - sbucca dal terminal arrivi alle sette e mezza della sera. «I ritardi sono democratici: anche per un ministro. E mi hanno detto che mi è andata pure bene», scherza. Ma, prima di cominciare l'intervista, dalla *boutade* passa a una riflessione seria. E anche un po' amara: «Ho provato quello che voi siciliani mi raccontate sempre sulla difficoltà dei trasporti per un'isola come la vostra. Per questo le infrastrutture sono decisive per la vostra economia e per la vostra qualità della vita».

Ministro, il governatore Crocetta ha annunciato un accordo con l'Anas per sbloccare 600 milioni di opere ferme. Il governo nazionale ricomincia a investire sulla Sicilia?

«Adesso ci confronteremo con il presidente della Regione: il suo obiettivo è l'obiettivo del governo nazionale: che le infrastrutture siano la grande occasione di rilancio e di crescita del Paese. Questa crisi ha evidenziato come non ci sia un problema di nord e sud, ma c'è un problema di "sistema Paese". Stiamo facendo un nuovo Contratto di programma con l'Anas, ci sono le risorse da poter utilizzare. Abbiamo detto che si faranno le grandi opere, ma quello che sta succedendo in Italia ci dimostra che è d'attualità anche il tema della manutenzione straordinaria. Incontrerò presto Crocetta per passare a un piano immediato e reale: l'unica condizione è che i soldi si de-

vono spendere».

Uno dei nodi aperti è il raddoppio Ragusa-Catania. A che punto siamo?

«Venerdì prossimo, il 7 febbraio, ci sarà il via libera definitivo al Cipe e nella prima seduta di Consiglio dei ministri utile chiuderemo finalmente la partita della Ragusa-Catania. Così come abbiamo chiuso sullo sblocco dei fondi per la metropolitana di Catania, con il principio che stiamo seguendo in tutt'Italia: se le risorse non si sbloccano le risorse vanno allocate in altre opere cantierabili della stessa regione. Ritengo che per la metropolitana di Catania il problema sia risolto, aspettiamo l'appalto».

Citiamo il suo collega di governo e di partito, il sottosegretario Giuseppe Ca-

stiglione, quando per descrivere lo stato dell'alta velocità ferroviaria in Sicilia coniò la "freccia rotta". Siamo condannati a ferrovie di serie C in Sicilia?

«È una vergogna che l'alta velocità ferroviaria si sia fermata a Battipaglia. La possibilità che arrivi in Sicilia sarebbe la grande svolta: abbiamo finanziato alle Ferrovie dello Stato uno studio per la prosecuzione dell'alta velocità, provando a ribaltare un luogo comune. Loro sostengono che non c'è una domanda nelle tratte siciliane, ma io ribatto che le infrastrutture la domanda la creano!»

E il Ponte sullo Stretto? Solo un sogno per vecchi nostalgici?

«Io da sempre sono un grande sostenitore del Ponte sullo Stretto. E oggi lo con-

LA TRATTATIVA Per gli esuberi di Alitalia è stallo coi sindacati



Il piano industriale di Alitalia prevede 1.900 esuberi ma lo scontro è sulla Cigs a zero ore per 350 dipendenti

ROMA. È stallo nella trattativa tra Alitalia e sindacati sul Piano industriale. L'incontro di ieri per proseguire il confronto si è risolto in un nulla di fatto: l'azienda non ha fornito risposte alla richiesta dei sindacati di cancellare la cigs a zero ore e i sindacati hanno deciso di sospendere tutto. Ma la Filt Cgil avverte che senza risposte sulla cigs a zero è impossibile avviare la trattativa. La convocazione arrivata nel pomeriggio è per due tavoli: uno sul Piano e uno sul contratto unico di settore (entrambi alle 11). Dietro questa decisione ci sarebbe infatti una richiesta da parte di alcuni sindacati, che vogliono chiudere anche la partita del contratto aperta ormai da mesi, di cui Alitalia è uno dei principali interlocutori. Il problema da risolvere sul Piano di Del Torchio, che prevede 1.900 esuberi, è la richiesta di cigs a zero ore per circa 350 dipendenti. I sindacati ne hanno chiesto l'eliminazione, perché non garantisce alcuna prospettiva di reintegro, ma dall'azienda non sono arrivate risposte.

Intanto si prova a stringere con Etihad: gli occhi sono puntati sulla missione del premier Enrico Letta che da oggi negli Emirati affronterà anche questo tema nelle discussioni con il Governo di Abu Dhabi. I colloqui con Etihad vanno avanti da tempo e il premier ne parlerà nella missione ha spiegato il consigliere economico del premier, Fabrizio Pagani.

stato da ministro delle Infrastrutture: noi abbiamo bisogno di unirlo e non di dividerlo, questo Paese. Ma andiamo avanti: progettiamo l'alta velocità fino a Reggio Calabria. E nel frattempo ho incontrato l'amministratore delegato Moretti e mi ha presentato dei progetti molto interessanti di miglioramento sull'asse Catania-Messina-Palermo. Il problema resta nel sud-est della Sicilia, ma ho chiesto di accelerare anche su questo aspetto. Il Ponte lasciamolo per adesso sullo sfondo. Poi sono convinto che un giorno tutti mi daranno ragione sulla sua utilità».

Almeno sugli aeroporti ha reso giustizia alla Sicilia, nel suo recente Piano. Ma adesso bisogna passare ai fatti concreti.

«Abbiamo fatto un piano con undici aeroporti strategici e ognuno di essi ha un bacino d'utenza all'interno del quale ci sono gli aeroporti d'interesse nazionale. Chiediamo che tutti facciano sistema e che si presentino piani industriali per ogni singola società di gestione aeroportuale che indichino lo sviluppo, in quanto tempo si arriva al pareggio di bilancio e quali risorse occorrono. Per quanto riguarda la Sicilia, la cosa è ancor più evidente: l'aereo che ho appena preso era pienissimo. Una volta la gallina dalla uova d'oro era la tratta Milano-Roma, adesso le rotte di Catania e di Palermo stanno diventando strategiche e fanno gola sul mercato. E allora il sistema degli aeroporti che ruotano attorno a questi due poli, Trapani e Comiso, può permettere di sviluppare ancora di più questo flusso di traffico».

Comiso è finalmente decollato, ma perché non è dentro il contratto di programma che per non avere a carico il costo degli assistenti di volo?

«Se è di interesse nazionale ne ha tutto il diritto. Dovrà presentare un Pef, un Piano economico-finanziario e dovrà dirci obiettivi e tempi. Però averlo inserito fra gli scali di interesse nazionale è un elemento positivo anche per un'altra cosa: per rafforzare lo sviluppo di Catania, che può avere ancora un bacino forte con un rapporto di complementarità con Comiso. Ma a una condizione, che è proprio quella che ho posto a Crocetta: iniziate a far sistema».

La Sicilia, nella recente protesta dei Forconi, è stata fra le componenti più "moderate" e l'Isola non è stata bloccata come in passato. C'è un dialogo aperto con anche le categorie non rappresentate da sigle associative nazionali?

«Devo riconoscere che, grazie al grande lavoro dei prefetti e alla fondamentale mediazione del sottosegretario Castiglione, stavolta la protesta è stata canalizzata nei termini della proposta e del dialogo. Abbiamo deciso di accettare, al tavolo delle trattative ministeriali, anche l'Aias come portatrice di problemi concreti ai quali vogliamo dare soluzioni».

L'INTERVISTA. Cappello, presidente della Piccola industria regionale di Confindustria: «Un patto col governo regionale»

«Pmi siciliane, export triplo entro il 2020»

MARIO BARRESI
NOSTRO INVIATO

RAGUSA. Prima c'era il "modello Ragusa", un *bijoux* di produttività, benessere, ottimismo. Oggi non c'è più, o forse restano gli ultimi brandelli di speranza. Che annegano nel mare del *default* della Regione Siciliana. La luce è fioca, in fondo al tunnel. Perché nel Mezzogiorno fa più buio di mezzanotte, per mutare un detto che però nella versione dialettale rende meglio. Nell'ultimo anno hanno chiuso la saracinesca 17mila imprese del Sud, nell'ultimo trimestre del 2013 il livello produttivo degli impianti ha toccato il record negativo del 47%. E allora da dove ripartire? Dalla faccia sincera e dalle parole schiette di Giorgio Cappello, imprenditore-globe trotter con il cuore e l'anima a Ragusa, presidente della Piccola industria di Confindustria Sicilia. La quale rappresenta 3.500 pmi dell'Isola, «la vera spina dorsale dell'economica», con un approccio di puro pragmatismo ibleo, «perché io non sono un politico né un professore: io non gioco a Wall Street, ma vado a sbattere i pugni sul tavolo del direttore di banca».

Cappello, il tema "L'Italia riparte dal Sud" non è originalissimo. Perché dovrebbe succedere ciò che non è mai accaduto dall'Unità ai giorni nostri?

«Il titolo del convegno racconta innanzitutto di una svolta nella Piccola industria di Confindustria: c'è un nuovo presidente nazionale, Alberto Baban, un veneto eletto con la Sicilia fra i suoi maggiori sostenitori, in un percorso alla fine unitario che ha voluto dare un forte segnale al Paese. E adesso il presidente fa la sua prima uscita in Sicilia, chiamando a raccolta la sua squadra, di cui fa parte come vice nazionale il geleso Rosario Amarù, per tre giorni di "brain storming" a Ragusa. Il segnale è chiaro: il Mezzogiorno non è una palla al piede, ma il motore da cui deve ripartire l'intero sistema Paese».

Ma glielo avete spiegato, al presidente Baban, in che condizioni si trova la Sicilia?



GIORGIO CAPPELLO

«Lo sa benissimo e gli presentiamo anche dati emblematici: nel Pil siciliano la pubblica amministrazione pesa per circa il 30%, mentre l'industria per il 13 e l'agricoltura per il 4. In Lombardia la pubblica amministrazione vale il 12%, l'industria il 30. Se pensiamo ancora che la pubblica amministrazione possa risolvere i problemi della Sicilia siamo degli illusi. La politica e la società civile devono mettere al centro l'impresa».

Ma quale impresa, in una terra sempre più vittima di una desertificazione industriale?

«Secondo i dati di Bankitalia, nel 2012 la Sicilia ha fatto export per 13 miliardi. Di questi 9,7 sono legati al settore petrolifero, appena 3,3 sono prodotti dal manifatturiero. Ora, io faccio l'imprenditore e sono abituato a tracciare bilanci e a pormi degli obiettivi. E ce n'è uno che proporremo al governo Crocetta: fermo restando la quota del petrolio, bisogna triplicare quei 3,3 miliardi entro il 2020: devono diventare dieci miliardi, con un valore aggiunto di 6,7 miliardi e un risvolto occupazionale incredibile».

Ma come si può fare in questo momento disastroso per la Sicilia a pensare così positivo? È ottimismo confindustriale per il sodale Crocetta?

«Guardi, io non sono né di destra né di sinistra, non sono né contro i sindacati né contro le banche. Ho

solo la consapevolezza che la barca sta affondando e che fra un anno rischiamo di annegare tutti. Serve un piano industriale serio e concreto, con investimenti sulle infrastrutture e un'ottimizzazione delle risorse comunitarie su pochissimi ma fondamentali obiettivi. Noi non chiediamo soldi, ma certezze di tempi e di regole. Perché oltre alla battaglia contro la mafia criminale, quella delle estorsioni, c'è l'altra contro la mafia bianca, la burocrazia, che non sappiamo nemmeno quantificare, al contrario del racket. Quanto costa una mancata autorizzazione per aprire un impianto, o un ritardo di anni?».

Ma non rischiate di restare delusi come per la Finanziaria regionale?

«Sulla Finanziaria regionale sono disgustato, prima come cittadino che come imprenditore o rappresentante di categoria. Disgustato e scoraggiato. Perché c'erano tre cose - Irsap, artigiani e cave per sintetizzare brutalmente - che potevano rispondere ad alcune istanze delle categorie produttive. Sono state cassate tutt'e tre! E quando poi parli col presidente Crocetta o con chiunque dei deputati regionali ti dice: "Abbiamo fatto il possibile, non è colpa nostra". E allora io con chi me la devo prendere? Ma non è una questione di Confindustria, perché la posizione è comune a tutto il Tavolo delle sigle produttive: ci appelleremo a Letta e a Napolitano».

Voliamo altrove, ma poi ritorniamo qui. La Fiat fa i bagagli, nell'Inox Valley si prova a resistere con salari polacchi. La flessibilità dei contratti potrebbe essere una soluzione anche in Sicilia?

«Pagare meno la manodopera ci farebbe comodo, ma sarebbe una soluzione tampone che non favorirebbe la competitività. A me non serve pagare meno i miei operai, ma vorrei che guadagnassero anche di più per poter far girare tutta l'economia. Allora il tema, non solo siciliano, è quello del cuneo fiscale: bisogna ridurre l'enorme peso fiscale, semmai. E per farlo non c'è bisogno di modelli polacchi».

twitter: @MarioBarresi

La burocrazia italiana non perdona: pronto l'avvio della procedura d'infrazione Ue

Enti pubblici lentissimi nel pagare le imprese

Paola Barbetti
ROMA

Il peggior pagatore d'Europa: con 170 giorni di attesa media delle imprese per poter riscuotere, la pubblica amministrazione italiana si guadagna la "maglia nera", sfiorando di ben 140 giorni il limite di 30 imposto dalla Ue sui tempi di pagamento (60 in casi particolari). In media le imprese europee aspettano al massimo 61 giorni. Un record negativo che fa

pendere su Roma l'avvio della procedura d'infrazione di Bruxelles annunciata dal vicepresidente Antonio Tajani per lunedì prossimo. Infrazione che potrebbe portare a una sanzione salata, «pari a un anno di Imu». Un record negativo al quale si somma un altro pessimo primato in Europa: l'Italia ha il maggior debito commerciale della Pa verso le imprese, pari al 4% del Pil nazionale.

Dalla Bei tuttavia nel 2013 sono arrivati quasi 11 miliardi

di prestiti alle imprese italiane, soprattutto Pmi. «In un anno segnato ancora dalla crisi, la Bei in Italia ha assicurato una boccata d'ossigeno» ha detto il ministro del Tesoro Fabrizio Saccomanni.

Tornando alla "lumaca" P.a., Tajani ha raccolto ieri l'appello delle pmi, lunedì vedrà il report Ance. Il rapporto di Confindustria (uno dei due advisor sullo stato di applicazione della direttiva) presentato ieri, non lascia adito a dubbi. Dal

primo gennaio 2013 con l'entrata in vigore del decreto sui pagamenti, la situazione è, se possibile, peggiorata. La lentezza degli Enti pubblici nel saldare è costata finora alle imprese e ai professionisti italiani 2,1 miliardi di euro di maggiori oneri finanziari. Gli imprenditori sono infatti costretti a chiedere prestiti in banca per finanziare la carenza di liquidità derivante dalle fatture non saldate. La burocrazia italiana non perdona. ◀