

SVIMEZ
Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

Rassegna media

MEZZOGIORNO



I SOLDI DEL MASTERPLAN LA NOSTRA ULTIMA OCCASIONE

di NINNI PERCHIAZZI

Spirano ancora venti di crisi, nonostante rassicurazioni, proiezioni e analisi economiche dell'ultim'ora. E a Sud le folate sembrano rinforzare, pur non spazzando via timori e preoccupazioni per un futuro sempre più nebuloso. Sempre meno certo. D'altronde le cronache quotidiane sono eloquenti; non c'è giorno in cui non ci sia una manifestazione di piazza a tutela del posto di lavoro sia nel privato sia nel pubblico. Ovvero, non ci sono più zone «franche».

Non è un caso che oggi i vertici di Confindustria della Terra di Bari siano nella Capitale, a braccetto con Cgil, Cisl e Uil, per discutere del famigerato «Masterplan» per il Sud e proporre soluzioni proprie e magari vincenti. Il documento di programmazione economica destinato a rilanciare (una volta per tutte?) i destini di un Meridione che non vuole piangersi addosso, desideroso di affrancarsi dalla visione nazional popolare di palla al piede dello sviluppo del Paese.

Imprenditori e sindacati dei lavoratori hanno capito che per liberarsi di quest'immagine anche fin troppo abusata, è necessario schierarsi uniti, predisporre progetti condivisi, proporre percorsi comuni. Senza il cappello in mano ma con una visione di lungo periodo in grado di cambiare gli attuali destini.

Potrebbe essere l'ultima occasione per risalire la china, per voltare pagina, per dimostrare che il Sud non è un buco nero dove i soldi spariscono senza fruttare nulla di positivo. L'alternativa potrebbe essere l'esplosione del dolore sociale.



Intervista a Oscar Farinetti

«Investire al Sud copiando l'Emilia»

Il fondatore di Eataly: «Bene Renzi, i posti di lavoro non si creano per decreto»

Maristella Iervasi

«È il primo governo che ha diminuito le tasse, che dà 80 euro per aiutare le persone che hanno bisogno, vero gesto di welfare di sinistra. Matteo Renzi e i suoi ministri hanno fatto tanto, al di là di quel che dicono i "benaltristi". Il Jobs Act per esempio: è bello, pulito... Anche lo come tutti gli imprenditori ne ho usufruito». Oscar Farinetti, fondatore di Eataly, promuove a piene mani il governo Renzi: «Ha fatto del bene ma i posti di lavoro - dica - non si creano per decreto. La politica crea gli scenari e Matteo sta facendo bene. È difficile vedere segnali forti in questi momenti bui. Il problema è generale, del nord del mondo non solo dell'Italia. Internet è utilissima però che distrugge i posti di lavoro invece di crearli: si inventano macchine per sostituire i casellanti e software che tolgono il posto ai ragioniere...». Così ecco le priorità su cui bisogna insistere: «Dichiarare

verde il nostro Paese abolendo i concimi chimici e i diserbanti. Raddoppiare il numero dei turisti investendo nel nostro Sud, da Roma in giù, magari copiando l'Emilia e aprendo agli imprenditori di tutto il mondo per creare infrastrutture in Calabria Sicilia e Sardegna con agevolazioni fiscali ad hoc per gli imprenditori come accade a Dubai o alle Canarie».

Farinetti, l'Italia è ripartita?

«I paesi sono fatti da imprenditori, lavoratori e dalla politica. I posti di lavoro non si creano per decreto. La politica crea gli scenari».

Quale riforma le è piaciuta di più e quale meno?

«Matteo e i suoi ministri hanno fatto tanto: il Jobs Act, io come tanti altri ne ho usufruito. Gli 80 euro gli imprenditori avrebbero preferito andassero in diminuzione del costo del lavoro ma va bene così, sono stati il primo gettone di sinistra. Vedere segnali forti in questi momenti bui è difficile e non solo per l'Italia: è un problema generale del nord del mondo. Il grosso problema sociale si

chiama società dei consumi e si basa su tre mosse: posti di lavoro, salario, consumi. Da anni questa spirale si ingrandisce».

Cosa serve ora al Paese?

«Nuove frontiere per creare posti di lavoro che durino nel tempo. Internet è una bella cosa, però toglie posti di lavoro, non li crea: oggi si compra on line e i negozi chiudono, si inventano macchine straordinarie e si licenziano i casellanti, si testano nuovi software e spariscono i ragioniere. Così manca il salario. E senza salario non c'è posto di lavoro».

Un consiglio a Renzi?

«Dichiarare verde il nostro Paese abolendo i concimi chimici e i diserbanti. Raddoppiare il turismo e investire sul nostro Sud, da Roma in giù. Magari anche copiando l'Emilia: lì hanno un mare non bellissimo rispetto alla Calabria, alla Sicilia e alla Sardegna eppure hanno un turismo notevole. Agevolazioni fiscali per le nostre vocazioni: agroalimentare, turismo, cultura, moda, design, e per gli imprenditori».



«Creare servizi e impianti da Roma in giù. Agevolazioni fiscali per chi investe»



L'industria farmaceutica del Sud

Federico Pirro
 UNIVERSITÀ DI BARI

I dati di sintesi che caratterizzano nel nostro Paese il comparto farmaceutico secondo le rilevazioni di Farmindustria sono i seguenti: 174 fabbriche con 62.300 addetti diretti - il 90% dei quali laureati e diplomati - più altri 60mila nell'indotto; 6mila occupati nella R&S, 28 miliardi di euro di produzione con un 70% destinato all'export, una crescita di quest'ultimo del 65% negli ultimi cinque anni, rispetto al +7% della media dell'intera industria manifatturiera nazionale.

Un settore strategico, dunque, che vede l'Italia al 2° posto in Europa alle spalle della Germania per valore assoluto della produzione: un comparto ad elevata produttività su cui puntare per far ripartire l'industria nazionale, soprattutto quella high-tech.

Ma uno degli elementi più rilevanti che emerge dalle rilevazioni di Farmindustria riguarda la significativa presenza della farmaceutica anche nell'Italia meridionale. Dall'Abruzzo alla Campania, dalla Puglia alla Sicilia, sono numerosi infatti gli stabilimenti sia di multinazionali che di imprenditori locali: siti di assoluto rilievo anche a livello internazionale per valore delle produzioni, numero di addetti e volumi di esportazioni.

In Abruzzo - ove si contano in totale 2.305 addetti al comparto - a L'Aquila la multinazionale francese Sanofi ha uno stabilimento con 350 occupati ed un secondo lo ha in esercizio a Brindisi con 240 persone, interessato negli ultimi anni da massicci investimenti incentivati da due contratti di programma della Regione Puglia, il 1° per 20,3 milioni, di cui 5,3 milioni di risorse pubbliche, e il 2° di 29,8 milioni, con 8,2 di incentivi. La multinazionale tedesca Merck Serono ha un impianto nella zona industriale di Bari con 173 occupati, che è interessato da un nuovo investimento di 49,3 milioni, di cui 11,2 di parte pubblica, corrisposti dalla Regione Puglia. Altre aziende farmaceutiche nella regione fanno capo a imprenditoria locale come la Farmalabor di Canosa (Ba) e la Lachifarma di Zollino (Le), mentre la provincia di Bari nel 2014 ha esportato beni del settore per 1.180 milioni di euro - prima voce in assoluto dell'export provinciale - collocandosi al 5° posto fra le province italiane per vendite all'estero di beni del comparto dopo Latina, Frosinone, Ascoli Piceno e Milano. Un'altra azienda del Barese meritevole di segnalazione è la Itele telecomunicazioni di Ruvo di Puglia che con la sua divisione farmaceutica ha iniziato a produrre con successo radiofarmaci per terapie anticancro.

Ma anche la provincia di Napoli - ove si segnala il grande stabilimento della Novartis a Torre Annunziata con 413 occupati - ha esportato nel 2014 prodotti farmaceutici per 706 milioni, collocandosi all'8° posto nella graduatoria nazionale. Anche la Sicilia vanta una presenza rilevante di aziende del settore, in particolare a Catania ove opera un grande stabilimento della multinazionale Pfizer con 750 occupati ed uno della Sifi, specializzata in prodotti per patologie oculari con 383 addetti; anche la provincia etnea nel 2012 ha esportato beni farmaceutici per 254 milioni.

Ora, se quelle appena citate sono nel Sud le multinazionali maggiori, non mancano nelle stesse aree o in territori contigui altre industrie farmaceutiche, come ad esempio la Angelini e la Dompé a L'Aquila, la Pier-

rel a Capua (Ce), la Pr Chimica a Galatina nel Lecce: tutte aziende, come quelle più rinomate, con processi produttivi tecnologicamente molto avanzati, alcune delle quali forniscono i principi attivi per successive produzioni farmaceutiche in altri siti degli stessi gruppi o di industrie diverse.

È opportuno rilevare inoltre che soprattutto gli stabilimenti maggiori e le holding cui fanno capo hanno stabilito da anni proficui rapporti di collaborazioni con Università del Sud, loro laboratori di ricerca e corsi di laurea in scienze e tecnologie farmaceutiche e biotecnologie, fra i quali si segnalano quelli del Dipartimento di farmacia dell'Ateneo barese diretto dal prof. Roberto Perrone, che fra l'altro ha dato vita ad uno spin-off, in cui ha messo a punto un kit per la diagnosi precoce dell'Alzheimer.

Anche nel comparto della farmaceutica, dunque, il Mezzogiorno vanta nel suo tessuto manifatturiero presenze di multinazionali e di industrie meridionali che assicurano occupazione qualificata e rilevanti volumi di esportazione.

Dall'Abruzzo alla Campania, dalla Puglia alla Sicilia, sono numerosi gli stabilimenti



In laboratorio. Un tecnico al lavoro in un'azienda farmaceutica. Foto: AISA

Codice abbonamento: 109293

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Armani: spenderemo al Sud dodici miliardi in cinque anni

«Manutenzione e nuove opere. Personale, no agli esuberanti della Pa»

Nando Santonastaso

«Mettere la scadenza finale ad una grande opera è già un buon inizio». Sembra un paradosso ma si scopre subito che nelle parole di Gianni Vittorio Armani, da dieci mesi presidente di Anas, c'è ben altro. La consapevolezza, ad esempio, di essere il primo «tecnico» a mettere la parola fine alla storia dell'incompiuta per eccellenza, la Salerno-Reggio Calabria dei 50 anni e passa di cantieri, polemiche, ritardi e inchieste della magistratura. «Tocca a me l'ultimo tratto dopo la decisione del governo di porre un limite conclusivo all'opera: è un segnale importante e l'Azienda è nelle condizioni di rispettarlo», dice nel giorno dell'inaugurazione di un'altra importante infrastruttura Anas al Sud, la Variante di Grottaminarda, compresa tra la strada statale 90 «delle Puglie» e l'ex statale 91 «della Valle del Sele», in provincia di Avellino. «È costata i 36 milioni previsti, non un euro in più, con standard di qualità ottimali», spiega Armani, il manager della svolta per l'Anas come dimostrano i 36 dirigenti di prima linea da lui sostituiti in pochissimo tempo.

Torniamo alla Sa-Rc: non avevate previsto di finire i lavori entro la primavera del 2017? Perché quest'anticipo?

«La svolta si è avuta dopo la riapertura, nel luglio 2015, del cantiere del tratto Mormanno-Laino borgo, il più complicato di tutti con i problemi legati all'agibilità del viadotto Italia. Parliamo di un cantiere con 1500 addetti su tre turni di lavoro e di un'opera assai impegnativa da mettere in sicurezza. Abbiamo raddoppiato gli scavi sulle gallerie e riorganizzato in generale il piano di interventi. Uno sforzo massiccio e fondamentale per l'intera autostrada. Era l'ultima, indispensabile priorità: il resto non poteva che passare in secondo piano».

Vuol dire in sostanza che l'autostrada è stata di fatto completata? Insomma che l'inaugurerete

La sfida «Basta opere finalizzate solo a portare soldi nei collegi elettorali»

completamento di quest'ultimo tratto e la messa in opera di interventi sempre più puntuali di manutenzione, si può ben dire che ormai siamo al traguardo. E senza andare a discapito della qualità: gli standard medi della Salerno-Reggio Calabria sono comparabili a quelli della Firenze-Bologna o dell'autostrada del Brennero».

Cosa manca ancora?

«Piccole cose, penso ad esempio alla sistemazione dell'illuminazione a led delle gallerie. Faremo anche quella, senza ritardi. Certo, ci saranno tratti più moderni e altri meno moderni ma mai al di sotto dei livelli di sicurezza e

affidabilità».

Arriverà il pedaggio una volta portati a termine gli ultimi lavori?

«Non è l'Anas a deciderlo, come sa. La mia opinione è che sulla rete stradale e autostradale del Paese occorrerebbe una tariffazione più ampia. Di sicuro la densità del traffico al Sud non è tale da giustificare una spesa forte. Gli automobilisti pagano già tante tasse, meglio investire risorse nelle strade».

Che valore ha per lei, appena insediatosi, il completamento di quest'opera attesa da oltre mezzo secolo?

«Enorme, è ovvio. Ma non vorrei che si trascurasse un dettaglio a mio giudizio altrettanto importante: la chiusura dei lavori della Sa-Rc fa parte di quel piano quinquennale di impegni che rappresenta la vera svolta nella storia dell'Anas. Non più lavori ed opere che si annunciano e non finiscono mai, come purtroppo è accaduto, ma una vera e propria pianificazione con risorse certe. Spenderemo 20 miliardi nei prossimi 5 anni e 12 di essi nel Mezzogiorno dove peraltro la presenza di

infrastrutture dell'Azienda è maggiore».

Come li spenderete, nel concreto?

«Il 45 per cento in manutenzione e il resto nel completamento di infrastrutture esistenti. Nella mia cartina dell'Italia queste ultime non mancano di certo... Scherzi a parte, la differenza di metodo e di priorità rispetto al passato è evidente. Prima si concepiva l'infrastruttura come uno strumento per portare risorse economiche nel collegio elettorale. Oggi, e lo dimostra proprio il caso di Grottaminarda, è vero il contrario: le infrastrutture stradali che raggiungono la logistica, i portici e la rete ferroviaria sono strumento di sviluppo del territorio».

In Campania ci sono priorità di questo genere?

«Certo, pensi ad esempio alla statale Vesuviana e al peso decisivo nel collegamento delle merci da Napoli al porto di Salerno e più in generale al Sud: migliorare la sicurezza di quest'asse vale davvero moltissimo sul piano economico».

Chudere la storia infinita della Sa-Rc è stato possibile grazie anche all'impegno della magistratura e delle forze dell'ordine: è d'accordo?

«Sicuramente. Il mio grazie alla magistratura e alle forze dell'ordine è sincero. Il loro lavoro, questo costante monitoraggio delle nostre imprese unite all'esigenza di trasparenza che dovrà caratterizzare sempre di più il ruolo dell'Anas in ogni sua componente, è un valore aggiunto».

Lei sta conducendo una vera e propria campagna per liberare l'Anas dalla Pubblica amministrazione: perché?

«Io credo che la Pubblica amministrazione abbia speso male le proprie risorse per tantissimo tempo. Ed era naturale che la politica imponesse una stretta per evitare di penalizzare ulteriormente i cittadini. Noi siamo un'azienda industriale a tutti gli effetti e abbiamo quindi l'esigenza di non subire regole troppo rigide, valide soprattutto per chi opera negli uffici pubblici. Per questo vogliamo essere equiparati alle Fs o alle utility o alle Poste: siamo pronti



ad assumerci i rischi di ogni manager d'impresa».

Il decreto Madia ve lo impedisce, però...

«Si può superare questo problema con un dpcm del presidente del Consiglio, ad esempio».

E le nuove assunzioni annunciate? Mille, a quanto pare...

«Mille, sì. Anche qui: noi abbiamo l'assoluta necessità di personale qualificato, ricco di competenza e di qualità professionale per la delicatezza dei compiti che ci sono assegnati. Non possiamo continuare ad affidare certi servizi in outsourcing, com'è accaduto finora, o pensare di affidarci al personale in esubero degli enti locali, con tutto il rispetto. L'Anas ha bisogno di competenze per stabilire se un ponte è a rischio di crollo o no e, mi creda, non ne abbiamo a sufficienza. Non ci sono cantonieri in Puglia, per esempio. E ce ne sono pochi in Campania e Sicilia».

Si riparla del Ponte sullo Stretto di Messina: al di là delle inevitabili strumentalizzazioni politiche, lei è favorevole o contrario?

«Io credo che prima di parlarne bisognava completare la Salerno-Reggio Calabria. Ora che ci siamo bisogna stabilire le priorità: e la manutenzione delle infrastrutture esistenti è sicuramente al primo posto. Direi che è la misura della civiltà di un Paese. Dopo di che, è giusto spiegare che il ponte sullo Stretto è un'opera fattibile. Se realizzabile e quando non spetta a me dirlo».

Il nuovo codice degli appalti, al quale hanno lavorato il ministro Delrio e il presidente Anac Cantone, è anch'esso una svolta? Si riuscirà a eliminare la pratica del massimo ribasso che spesso è sinonimo di scarsa qualità dei lavori o dei subappalti?

«Credo proprio di sì. Lei pensi che solo di contenziosi l'Anas ne ha accumulati per 9 miliardi di euro, una cifra a dir poco enorme».

Purtroppo l'attuale codice degli appalti impedisce la scelta delle imprese sulla base di criteri di qualità. Quella che ha realizzato la variante di Grottaminarda è stata un caso fortunato».

Un caso?

«Sì, un caso. Nelle attuali condizioni selezionare aziende con standard elevati per gli appalti pubblici è praticamente impossibile salvo alcune eccezioni, come visto. A Grottaminarda c'è stata l'eccezione

alla regola».

E i subappalti?

«Insieme al massimo ribasso sono di fatto l'unica strada in cui non si registrano contenziosi. Ma così i livelli di qualità ai quali dobbiamo tendere, e non solo per la sicurezza delle opere, non sono una priorità. E le conseguenze spesso si vedono».

Le priorità

«Dobbiamo mantenere l'esistente: è un segno di civiltà per tutto il Paese»

I cantieri

Sulla Sa-Rc l'ultimo cantiere in attività sarà quello del viadotto Italia in Calabria il cui completamento sarà pronto, assicura l'Anas, per il 22 dicembre



L'accelerazione
La svolta sulla Sa-Rc è arrivata dopo lo sblocco del cantiere del viadotto Italia: era il punto più difficile



La scadenza
Siamo in perfetta sintonia con il governo. Inutile immaginare altre varianti con spese a dir poco eccessive



Codice degli appalti, Delrio ottimista «Così il rilancio degli investimenti»

Il dibattito

Il ministro e Cantone al meeting dei commercialisti a Giugliano «Mezzogiorno giù con la crisi»

Francesco Romanetti
INVIATO

GIUGLIANO. «Ministro, ha sentito? Renzi dice che il 22 dicembre si inaugura la Salerno-Reggio Calabria: ma lei lo sapeva?». Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, qui a Giugliano per partecipare - insieme con Raffaele Cantone, presidente dell' Autorità Anticorruzione - ad un forum sul nuovo codice degli appalti, non dice sì ma certo nemmeno no. Sorride. E assicura: «Stiamo lavorando per liberare l'autostrada dai cantieri e per dotata delle quattro corsie». «D'accordo ministro. Allora ci vediamo il 22 dicembre...».

Diciamo la verità, stavolta Matteo Renzi - con tutto il rispetto - sembrerebbe averla sparata grossa. Tanto che lui stesso, dando l'annuncio dell'inaugurazione della «nuova» (si fa per dire) Salerno-Reggio Calabria, ha voluto esordire nel suo stile: «Tenetevi forte, lo so che non ci credete...». Bene. Allora segnatevi questa data, allora: 22 dicembre 2016. Giorno storico in cui la Salerno-Reggio Calabria non sarà più l'eterna incompiuta, l'archetipo dell'inconcludenza, il luogo comune del lavoro in corso, la certezza dell'imprevedibile, quasi quanto lo sono, nei bollettini meteorologici, le «nebbie sparse in Val Padana». Onore a Matteo, dunque, da tutte le genti motorizzate del Sud: se il 22 dicembre non ci sarà un'inaugurazione farlocca.

Mal' incontro di Giugliano, che ieri mattina si è tenuto per iniziativa dell'Ordine dei commercialisti nell' auditorium dell'Istituto di Istruzione Superiore «Giovanni Minzoni», è stato l'occasione per il ministro Delrio di mettere alcuni punti fermi: su che cosa cambierà nella pubblica amministrazione, su come verranno regolati gli appalti pubblici, su come si dovrà mettere fine allo scandalo delle opere incompiute («ci sono quelle inutili, programmate male, che è anche inutile terminare; poi ci sono quelle incompiute ma utili, che vanno terminate perché servono alle popolazioni»). Né il ministro si sottrae, a margine del convegno, ad alcune valutazioni sulla questione dell'autorità unica portuale per Napoli e Salerno (prospettiva che

non piace a tutti: per esempio al governatore De Luca). «Quando parliamo di aggregazione - chiarisce Delrio - non significa che Salerno si annulli dentro Napoli. Nascerà «una cosa nuova» per la Campania. Le due realtà avranno pari equilibri e pari dignità, ma ci sarà un coordinamento unico, di questo siamo convintissimi. I criteri di riforma, insomma, valgono per tutti. Poi, certo, siamo pronti ad accettare suggerimenti per non uccidere le autonomie».

Una composita platea - fatta da sindaci, amministratori, tecnici - è stata chiamata a discutere del nuovo codice degli appalti dall'Ordine dei commercialisti (tra gli altri ci sono Achille Coppola, segretario nazionale dei commercialisti; Vincenzo Moreta ed Emanuele Carandente, presidente e consigliere dell'Ordine di Napoli; la parlamentare Giovanna Palma, mentre fanno gli onori di casa il preside Nicola Rega e il sindaco di Giugliano, Antonio Pozziello). Poi è Raffaele Cantone a suggerire una lettura «storica» del nuovo codice degli appalti: che arriva, ricorda, dopo la legge Merloni del '94 e la legge del 2006, rivelatasi «farraginoso, iperdettagliata e fallimentare, se è vero che dopo appena dieci anni viene sostituita». Appalto pubblico come fonte di imbroglio e corruzione? Rapporto pubblico-privato strutturalmente malato? Finora, diciamo la verità, spese volte sì. Prezzi bassi che poi puntualmente lievitano, gare ad hoc, finanza di progetto fatta sulla base di progetti che in realtà sono solo bozze ipotetiche. Col risultato di produrre sprechi, creste, mazzette. E opere pubbliche incompiute. Dunque, che fare? Mettersi al riparo dalla corruzione e dai poteri criminali e - al tempo stesso - snellire le procedure attraverso una «regolamentazione light», leggera e che però «non rinunci a dei paletti»: insomma la nuova legge punta su questo, spiega Cantone. Scendendo per i rami: i soggetti appaltanti devono «sapere cosa fare», dunque poter utilizzare le leggi come uno strumento, non temerle come un guazzabuglio legale. Ancora: si punterà su bandi-tipo («non tutti possono fare tutto, un piccolo Comune di poche anime non ha neanche il personale per stilare una gara d'appalto di milioni di euro permettere in sicurezza un'operazione pericolosa...»). Finalmente abbattuto - osserva Cantone - «il totem del «prezzo più basso»», fonte di ribassi esagerati poi sistematicamente «recuperati con il sistema delle varianti più o meno fittizie», «contrattate» tra potere pubblico e impresa.

Spesa pubblica e crisi. Il nesso tra i due

elementi lo rileva Graziano Delrio: dal 2008 gli investimenti pubblici si sono dimezzati, il settore edile ha perso il 32% delle commesse pubbliche, cioè 60 miliardi. «Una delle chiavi di rinascita, al Sud ma non solo - osserva il ministro - è far ripartire gli investimenti, da sostenere anche con denaro pubblico». Però, attenzione: la musica cambia (almeno nelle intenzioni). Delrio è chiaro: «Nel nuovo codice degli appalti le norme passano da 650 a 200. Dunque, snellimento legislativo». (E ricorda: «In 8 anni, dal 1956 al 1964, in Italia furono realizzati 800 chilometri di autostrada del Sole, ora le autostrade procedono al ritmo di 100 metri all'anno»). però, basta scherzetti: «Le imprese devono mettere in conto il rischio d'impresa. E non possono pensare che lo Stato sia un bancamat per le imprese che non sanno fare le imprese...». Il ministro parla di «emulazione congrua». E coglie l'occasione per ricordare che i rendimenti delle concessioni autostradali sono troppo alti. «Io sono un medico - sottolinea pragmatico - sono abituato a fare diagnosi». Che vuol dire? «Far ripartire gli investimenti, ma gli investimenti giusti». Chiusura con piccolo fuori programma, quando Angelo Ferrillo, dell'Associazione Terra dei Fuochi (già noto per essere stato trascinato via dai poliziotti durante un intervento del presidente Mattarella al Suor Orsola Benincasa), presenta un dossier di denuncia al ministro. Stavolta, però, tutto avviene con molta tranquillità. Ferrillo accusa: i roghi di rifiuti pericolosi continuano. «Nonostante - dice - la nuova legge sugli eco-reati». Il ministro ascolta. Prende nota. Si vedrà.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Le grandi opere

«Salerno-Reggio pronta a Natale» Il premier promette cantieri chiusi Ma cinquanta chilometri resteranno come mezzo secolo fa

Marco Esposito

Otto anni per costruirla, ventuno per ammodernarla. L'autostrada Salerno-Reggio Calabria rappresenta la storia d'Italia. Un paese forse arruffone ma dinamico negli anni Sessanta e con le gambe pesanti dagli anni Novanta in poi. E così non sorprende che quando il presidente del Consiglio Matteo Renzi ieri ha annunciato la data di chiusura dei lavori della Salerno-Reggio per il 22 dicembre 2016 tra i giornalisti si è levato un coro di stupore. «So che non ci crederete, ma così come è vero e si è finalmente inaugurata la Variante di valico, il 22 dicembre inaugureremo la Salerno-Reggio Calabria, tenetevi forte. E a tutti quelli che hanno fatto un "oohhhh" di stupore saranno costretti a fare un pezzo di strada e guidare io», ha detto il premier parlando alla Stampa estera.

Mettere la parola «fine» a lavori di riqualificazione avviati nel 1995 dovrebbe, in effetti, portare soddisfazione più che stupore. Del resto i documenti ufficiali continuano a indicare l'ultimazione «oltre il 2020». Il miracolo di anticipare il taglio di nastro di alcuni anni, però, ha molto poco di miracoloso: il governo Renzi ha rinunciato a lavori programmati ma mai avviati per oltre 2 miliardi di euro. In pratica una cinquantina di chilometri della Salerno-Reggio resteranno così com'erano nel 1972: due corsie un po' più strette del normale, nessuna corsia d'emergenza, curve insidiose. L'unica concessione alla modernità sarà la luce al led nelle gallerie.

**Il premier
Il taglio
di nastro
ci sarà il 22
dicembre:
cancellate
opere per
2,3 miliardi**

In pratica per correre verso Sud la Salerno-Reggio significherà fare un viaggio nel tempo. Si parte con 54 chilometri modernissimi, a tre corsie più la quarta d'emergenza, gallerie splendidamente illuminate e il si-

stema di controllo della velocità che al contrario del pedagogico «Tutor» di Autostrade per l'Italia ha il nome poetico di «Vergilius». Poi, per chi non prende la (disastrata) autostrada per Potenza, la A3 prosegue per 130 chilometri a due corsie belle comode e radrette rispetto al percorso originario. Il salto indietro al 1972 arriva al chilometro 185, dopo l'uscita di Morano Calabro, e chissà se un cartello segnalerà «l'evento». Sparisce la corsia d'emergenza e la striscia d'asfalto diventa «più piccola di alcune autostrade» come pudicamente annunciava l'istituto Luce in un servizio girato a metà degli anni Sessanta. Si perché l'autostrada per Reggio fu progettata con meno larghezza, pendenza anche del 5%, minore velocità consentita ma, come a compensare, nessun pedaggio.

L'automobilista, per una ventina di chilometri da percorrere a 80 orari, potrà apprezzare sia le capacità ingegneristiche dell'Italia degli anni Sessanta (il progetto della Salerno-Reggio è del 1964), sia la follia di salire oltre i mille metri lungo le pen-

dici del Pollino - il tratto autostradale più alto d'Italia - per poi ridiscendere precipitosamente verso la piana di Sibari nel tentativo coraggioso ma malriuscito di cucire insieme territori ionici e tirrenici. Del resto il ministro dei Lavori pubblici dell'epoca era il cosentino Giacomo Mancini per il quale era importante che tutta la Calabria fosse per quanto possibile sfiorata da un'uscita autostradale.

I tratti che resteranno quelli del 1972 anche dopo il 22 dicembre 2016 sono quattro. Oltre a quello in quota nella zona del massiccio del Pollino ci sarà un'altra ventina di chilometri tra Cosenza Sud e Attilia Grimaldi, una decina di chilometri da Pizzo Calabro e Sant'Onofrio più il pezzetto finale dopo Villa San Giovanni, ovvero gli ultimi otto chilometri che entrano nella città di Reggio e che sono e rimarranno una superstrada urbana.

Spariscono dal progetto anche al-

cuni nuovi svincoli chiesti a gran voce dalle comunità locali, in genere mai finanziati al di là della fase della progettazione. È il caso dello svincolo di Sala Consilina Sud (località Trinità) che sarebbe costato 36,5 milioni; della delocalizzazione di 700 metri dello svincolo di Padula Buonabitacolo, per il quale il progetto preliminare prevedeva una spesa di 48,7 milioni; del nuovo sistema di svincoli di Cosenza Sud, per i quali erano previsti (ma mai finanziati) 135,7 milioni; tagliato (per quanto già finanziato) lo svincolo di Laureana di Borrello la cui ultimazione era in calendario per il 2017; sparisce anche lo svincolo di Santa Eufemia d'Aspromonte, per il quale non si è mai andati oltre il progetto preliminare.

In tutto si rinuncia a opere per 2,3 miliardi di euro, anche se il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio ha ragione quando dice che non si può parlare di «definanziamento», perché il finanziamento non era mai arrivato. Ironico Corrado Passera, presidente di Italia Unica e titolare del ministero dello Sviluppo economico e delle Infrastrutture fino all'aprile 2013: «Vorrei ricordare - dice Passera - che quando lasciai il dicastero mancavano solo 12 chilometri di cantieri ancora aperti, a corsia unica, sui 143 che avevo trovato al mio insediamento: trovo davvero stupefacente - aggiunge - che ci siano voluti ben tre anni e mezzo, tanti ne saranno passati al faticoso taglio del nastro, per completare l'opera e a considerarlo perfino un successo. Poco meno di quattro chilometri l'anno non mi pare davvero un risultato da esaltare». Il presidente di Italia Unica dimentica però che nel frattempo è crollato il Viadotto Italia.

Monitorare i lavori pubblici, invero, non è agevole. La banca dati della Ca-

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

mera dei Deputati - Silos (Sistema informativo legge opere strategiche) non è aggiornata da oltre un anno. Delrio ha annunciato una banca dati trasparente sul sito del suo ministero, ma all'annuncio è seguita una versione provvisoria, che addirittura nel giorno dell'annuncio di Renzi

considera la Salerno-Reggio ancora ferma al 53% dei lavori programmati e al 30% del tempo necessario.

Tirando le somme, l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria sarà costato in 21 anni 8,3 miliardi di euro. La somma pagata per la prima costruzione dell'opera fu in-

vece di 180 miliardi di lire, ovvero appena 0,1 miliardi di euro. Certo, bisogna tener conto dell'inflazione (che iniziò proprio nel 1972) per cui la somma reale va moltiplicata per venti e arriva a 1,9 miliardi di euro. Resta il fatto che ammodernare al 90% la Salerno-Reggio è costato quattro volte di più che costruirla la prima volta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La storia

1964

Il governo decide di costruire i 443 km di autostrada e affida i lavori all'Ansa

1972

In soli otto anni e con una spesa di 1,9 miliardi di euro (attuali) l'opera è completata

1995

Il Cipe assegna i primi 1,5 miliardi per riqualificare l'autostrada e adeguarla agli standard Ue

2011

I lavori programmati raggiungono la somma massima di 10,5 miliardi

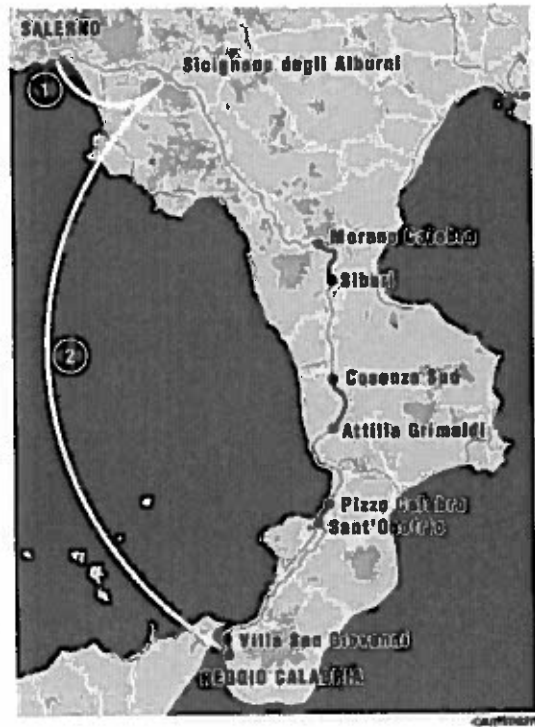
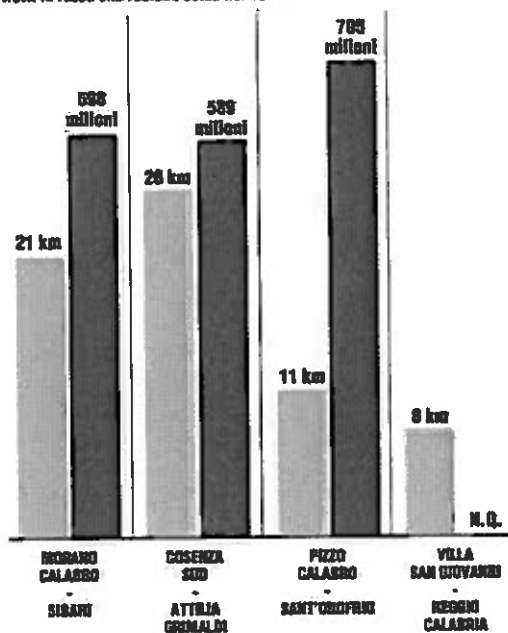
2016

Il governo annuncia la chiusura dei lavori entro la fine dell'anno

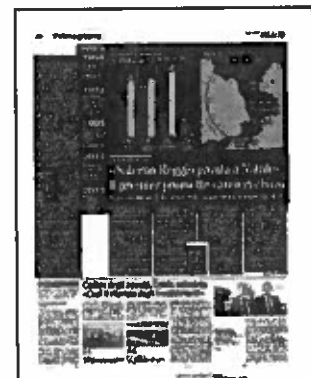
Salerno - Reggio Calabria

1 Autostrada a 3 corsie per senso di marcia

2 Autostrada a 2 corsie con corsia di emergenza eccetto i quattro tratti in rosso che restano come nel 1972



Svincoli
Tagliate
le uscite
da Sala
Consilina
Sud
a Santa
Eufemia



Codice abbonamento: 109293



L'intervista

De Mita: «Per il Mezzogiorno un nuovo umanesimo culturale»

Davide Corbone

La svolta ha un indirizzo che sta stretto in una sola parola: reset. «Per circa sessant'anni il turismo, la cultura e le tradizioni non sono stati concepiti come fattori trainanti dell'economia. Adesso che la crisi ha rimesso in discussione tutte le sovrastrutture della nostra società è arrivato il momento di ricostruirle da zero». Lo slancio decisivo parte da qui, secondo Giuseppe De Mita, vice segretario nazionale dell'Udc, già vicepresidente e assessore al Turismo della giunta Caldoro, che oggi alle 17,30 porterà a Benevento il ciclo di incontri pubblici dal titolo «Il capitale culturale: sfida per un nuovo Mezzogiorno».

Onorevole De Mita, al Gran ricevimento del Turismo e della Cultura la Campania è una tavola già apparecchiata: ci basterebbe sederci e mangiare. Perché non ci riusciamo, o almeno non abbastanza?

«Per molto tempo abbiamo avuto con la memoria un rapporto quasi di ripudio, tutti presi da una corsa al consumo sfrenato. Ora bisogna ripensare le premesse, valorizzando il ruolo trainante della cultura sul piano di uno sviluppo che non è solo economico, ma sociale e

antropologico. Ma bisogna anche aprire una riflessione pubblica che ci consenta di ragionare sul dopo. Ma anche quando si sbaglia bisogna rimettersi in gioco, altrimenti la democrazia appassisce».

Dunque, tutto parte da un'autocritica?

«Sì. Aprire questo dibattito è prima di tutto una sfida a noi stessi. Se non andiamo oltre i nostri limiti, la politica si fa pedagogia spicciola, diventa arida gestione del potere e non convince nessuno. Non a caso a metà degli italiani non va a votare».

Chi dovrebbe guidare questo processo?

«Dobbiamo trovare un punto di ripartenza che sia al tempo stesso culturale e politico: in questo modo possiamo promuovere la consapevolezza diffusa che questa riscrittura sia assolutamente necessaria».

Quali sono le sfide culturali che si ritrova davanti il Mezzogiorno?

«Il passaggio chiave è passare dall'industrializzazione alla cooperazione. Bagnoli, ad esempio, non ha bisogno di strutture, ma di idee: la politica dovrebbe aiutare gli attori e i soggetti dello sviluppo, che sono polverizzati e isolati, a la-

vorare insieme. Ma penso anche ai fondi europei per la cultura e il turismo: si potevano realizzare azioni innovative e radicali, invece si sono usati per fare tanti eventi inutili. Dobbiamo ideare un nuovo modello di sviluppo che metta al centro non le cose ma le persone».

Una sorta di Umanesimo culturale?

«Esatto. Tutto oggi ruota intorno all'idea di uomo che abbiamo. Il modello consumistico andrebbe rottamato. In questo modo si mette in moto un recupero dell'identità. Dal turismo può nascere una grande operazione sociale: può essere la scintilla per migliorare i trasporti e i servizi, il decoro urbano e la qualità dell'ambiente. Ecco, il turismo è anche una grande opportunità anche sul piano ambientale».

L'appuntamento di Benevento riprende il discorso iniziato a gennaio ad Ercolano.

«Ci hanno portato quell'idea di collegare le aree costiere con quelle interne e la speranza di recuperare la vicenda di "Benevento Città Spettacolo", un'esperienza molto importante che potrebbe far rifiorire la città come luogo delle performance artistiche e teatrali, ma in un'idea di ricerca e di approfondimento culturale».



La sfida
A Benevento un ciclo d'incontri a cura di Giuseppe De Mita (a destra). In alto, un dipinto di Carlo Levi



Il convegno
Al Museo del Sannio con Angelo Agrippa, Oberdan Picucci, Giuseppe D'Avino, Igina Di Napoli, Pierpaolo Forte e Leandro Pisano



Codice abbonamento: 109293