



SVIMEZ
Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

Rassegna media

MEZZOGIORNO



Il libro «Pietre di confine». Oggi la presentazione in Senato: l'autore ne discute con De Rita e Bianco

Il meridionalismo di Zoppi crocevia di laici e cattolici

di Guido Compagna

Magari oggi non è tanto di moda ricordarlo. Eppure la questione meridionale e lo studio dei problemi del Mezzogiorno sono stati un importante crocevia nel quale si sono fecondamente incontrate la migliore cultura politica cattolica e la migliore cultura politica laica, liberale e socialista. È questa la conclusione alla quale un attento lettore arriva dopo aver cercato di approfondire il bel libro di Sergio Zoppi "Pietre di confine, personali apprendimenti".

Si racconta una vita spesa al servizio dei problemi del Paese che si è sviluppata incrociando uomini e questioni che di quel percorso di "personali apprendimenti" sono state vere e proprie "pietre di confine". Ne parleranno oggi alle 16 e 30 alla biblioteca del Senato in piazza della Minerva 38 con l'autore due protagonisti del dibattito politico e sociale sul Mezzogiorno: Giuseppe De Rita e Ge-

rardo Bianco.

Zoppi ci presenta un succedersi di incontri e ricordi con i migliori rappresentanti della storia politica dell'Italia. Tra altri: Giulio Pastore, La Pira, Gabriele De Rosa, Pasquale Saraceno, e poi Manlio Rossi-Doria, Massimo Severo Giannini, Antonio Maccanico e Giovanni Spadolini. Ed è proprio da Spadolini che comincia il percorso politico-culturale di Zoppi. Approdato da Montecatini alla Cesare Alfieri di Firenze, il futuro animatore del Formez e delle altre migliori organizzazioni meridionalistiche si laurea con Spadolini con una tesi di storia dedicata a Romolo Murri.

È il professore e direttore fiorentino, futuro presidente del Consiglio "laico" ad affidare al giovane studente cattolico una tesi sulle origini del ritorno in politica dei cattolici. In quegli anni Zoppi era impegnato politicamente con quelle che allora si chiamavano le correnti della sinistra della Dc che facevano capo a Pastore e in Toscana a

Nicola Pistelli, scomparso prematuramente e fondatore e direttore di "Politica", un autorevole e brillante quindicinale, che, in piccolo, e in campo democristiano, ricordava non soltanto nella grafica il "Mondo" di Pannunzio. Insomma, il meridionalista Zoppi comincia dagli studi storici e da Spadolini per approdare alla questione meridionale, ai suoi dilemmi. Era capitato lo stesso (mi scuso per il ricordo familiare) a mio padre Francesco Compagna, anche lui meridionalista, che aveva scoperto il Mezzogiorno (dedicandogli poi gran parte del suo tempo) all'Istituto di studi storici di Benedetto Croce e Federico Chabod.

Hogà citato alcuni dei personaggi (c'è anche Andreotti) che attraversano il libro di Zoppi. Credo che fondamentale per il nostro autore sia stato soprattutto l'incontro con Pastore, fin da quando questi fondava e guidava la Cisl, e poi quando fu ministro per il Mezzogiorno. E all'esperienza, del tutto positiva,

della collaborazione con il ministero prima di villa Lubin, e poi di via Boncompagni, sono dedicate molte pagine del libro. Così come sullo sfondo, in tempi nei quali imperversano i luoghi comuni dell'antipolitica non è cosa da poco, c'è una vigorosa e rigorosa rivalutazione dell'opera della Cassa per il Mezzogiorno, dalla quale provvedevano ad impegnarsi al meglio, con rigore etico-politico, servitori dello Stato del calibro di Gabriele Pescatore e di Pasquale Saraceno.

A margine di un brevissimo incontro con Amintore Fanfani Zoppi, giovane cattolico impegnato con discrezione ed orgoglio in politica e che sarà anche in due occasioni uomo di governo, esprime una considerazione che, secondo me, esprime al meglio il livello alto di quella che potremmo definire la migliore classe dirigente della prima Repubblica: «Ero convinto che, salvo la vocazione al sacerdozio, niente era più nobile per un giovane dell'impegno politico». Una considerazione che è una vera e propria pietra di confine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PERCORSO

Dagli esordi come studente di storia con Spadolini all'incontro con Pastore leader della Cisl e poi ministro per il Mezzogiorno



Corriere del Mezzogiorno, ed. Napoli – 28/02/2016

Masterplan per il Meridione un compitino senza strategia

Giuseppe Galasso

Fra gli allarmi più seri lanciati a riguardo della politica che si sta seguendo (e sarebbe, però, molto pertinente anche il dire che non si sta seguendo) per il Mezzogiorno uno di quelli più seri è relativo ai sette miliardi che si è previsto di spendere in questa parte d'Italia per il 2016 si trovino a urtare contro gli ostacoli crescenti che alla spesa pubblica italiana i competenti organi dell'Unione europea vanno frapponendo in base alle note regole di Bruxelles in materia di rapporto delle spese e del debito pubblico con il Pil nazionale. A queste regole si riferisce la difficile battaglia che il presidente Renzi sta meritoriamente conducendo ormai da tempo per ottenere da parte dell'Unione una riconsiderazione dei suoi parametri in questo campo, ossia una certa flessibilità, per cui questa parola — flessibilità — è diventata una di quelle più frequenti nelle cronache europee di questi ultimi tempi.

Vero è che per sostenere questa battaglia Renzi si è procurata la fama (com'egli stesso ha detto) di una sorta di Gian Burrasca della politica europea. Fama che egli si è procurata non solo, però, per la questione della flessibilità, bensì anche per altre e non meno importanti questioni. Ci riferiamo a questioni come quelle relative ai migranti o quella sulla intollerabilità del binomio Francia-Germania che continua a prevalere nel determinare le politiche dell'Unione. Ma Gian Burrasca qui non c'entra per nulla. Le questioni agitate da Renzi sono estremamente reali e di importanza assolutamente primaria. E bisognerebbe poi anche chiedersi se nella sostanza delle cose sia più Gian Burrasca Renzi o non, piuttosto, chi porta la Francia a combattere una guerra per conto suo in Libia (un Paese in cui la Francia ha già combinato grandi guai) o chi di suo arbitrio, e contro gli accordi europei, chiude le frontiere per rifiutare i migranti (questi casi cominciano a diventare numerosi) o, ancora, chi si è premurato di stabilire certe regole soltanto di aver sistemato in modo vantaggioso per lui i gravissimi problemi di squilibrio finanziario e gestionale delle sue banche (leggi Germania). Che sono tutte questioni non appianabili con una visita come quella che il presidente della Commissione europea Juncker ha reso a Renzi a Roma, pur se sono stati importanti per Renzi, anche sul piano interno, i riconoscimenti di Juncker dei meriti europei del governo italiano e il vanto che si è potuto fare lo stesso Renzi di aver ridotto, con questo governo, da 193 a 88 le procedure di infrazione di regole europee a carico dell'Italia. Va benissimo, dunque, la battaglia del presidente Renzi per la flessibilità, e tanto più in quanto (come da ogni parte si riconosce) l'Italia è impegnata in un serio e ampio sforzo di varo e di avvio di varie importantissime riforme. E questa battaglia è ancora più da condividere perché quel che Renzi effettivamente chiede non è uno strappo di flessibilità considerato in sé e per sé, ma si riferisce alla più che evidente incapacità dell'Unione nel superare positivamente l'antitesi fra rigore finanziario ed esigenze di una politica di crescita e di sviluppo, che nessuno può disconoscere (e lasciamo pure stare che con qualche altro paese — la Francia — si è stati ponti a concedere una proroga sostanziosa del termine fissato dall'Unione per garantire l'equilibrio fra Pil e debito pubblico).

Una volta riconosciuto ciò, resta, però, in tutta la sua portata la questione della politica per il Mezzogiorno. Non si tratta soltanto dei sette miliardi dai quali abbiamo preso qui le mosse e dei quali in una recente intervista al Mattino, e giustamente, Alessandro Laterza,

vicepresidente della Confindustria competente per il Mezzogiorno, ha detto che essi vanno blindati: ossia, vogliamo precisare noi qui, che ne sia assicurata la disponibilità nel quadro della spesa pubblica di quest'anno quale che sia per essere l'atteggiamento di Bruxelles in materia di conti italiani. C'è, oltre di ciò, tutta una serie di ritardi che è difficile capire.

Anche quando si sono adottate misure indubbiamente vantaggiose per il Mezzogiorno come gli sgravi di vario genere previsti dalla legge di stabilità dell'anno scorso, non si ha ancora nessuna notizia dei relativi decreti attuativi, senza dei quali quegli sgravi sono destinati a restare sulla carta. E ci fermiamo qui, ma non senza notare che quella del masterplan per il Mezzogiorno (sul quale il presidente Renzi, se ricordiamo bene, si impegnò personalmente) rischia di diventare un'autentica barzelletta. È passato anche gennaio, che era la data accennata dal ministro Delrio per finalmente conoscerlo, e non se ne sa assolutamente nulla.

Laterza nella già citata intervista ha espresso il timore che esso si riduca alla fine a un semplice adempimento tecnico, senza una visione strategica dello sviluppo del Mezzogiorno. Noi temiamo ben di più: e, cioè, che, per una serie di motivi sui quali ci siamo molto spesso intrattenuti in questa nostra rubrica e in altre sedi, una tale visione strategica non vi sia oggi, e non sia per esservi nemmeno domani. Ma, come pure abbiamo sempre detto, per noi l'essenziale non è tanto una specifica politica per il Mezzogiorno quanto una strategia politica italiana di crescita e di sviluppo generale in cui il Mezzogiorno rientri in tutta la sua fondamentale dimensione di componente della realtà italiana e venga in quella strategia nazionale completamente assorbito, risolto e, nelle sue imprescindibili esigenze, sufficientemente soddisfatto. Ma, purtroppo, neppure di questa strategia nazionale si indovinano bene le linee, benché vi siano i molti provvedimenti del governo Renzi che hanno avuto o stanno avendo successo su vari aspetti della politica economica e sociale, a cominciare dal problema dell'occupazione, e dei quali anche il Mezzogiorno ha tratto o comincia a trarre profitto. È probabile che, se l'attuale, ancora parziale e timida, ripresa economica del paese si consoliderà e si amplierà, anche una migliore e più evidente definizione della politica nazionale di crescita e di sviluppo ne verrà fuori. E allora anche del Mezzogiorno nel quadro di tale politica si potrà ragionare meglio. Ma, se intanto qualcosa del possibile e del promesso si facesse con ragionevole tempestività e con qualche efficacia, staremmo certamente tutti un po' meglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il dibattito****Le politiche per il Sud ferme alle linee guida**

Gianfranco Vestri

Le ultime vicende delle politiche per lo sviluppo del Mezzogiorno fanno sorgere, ancora una volta, forti perplessità. Proviamo a ricordare alcuni fatti, e a trarne una riflessione.

Nell'agosto scorso il Presidente del Consiglio ha annunciato, per l'inizio dell'autunno un Masterplan per il Mezzogiorno, anche per indirizzare la redazione della Legge di Stabilità. Ad oltre sei mesi da quell'annuncio, del Documento sono state rese note in novembre solo alcune «Linee Guida», in alcune pagine disponibili sul sito della Presidenza del Consiglio.

> Segue a pag. 54

Segue dalla prima**Le politiche per il Sud ferme alle linee guida**

Gianfranco Vestri

Del Masterplan si sono, al momento, perse le tracce. Tuttavia, a giudizio di Confindustria e Cgil-Cisl-Uil (così come espresso in un recentissimo documento) nella sua impostazione «ciò che sembra ancora mancare è una chiara visione strategica di come il governo "vede" il futuro del Mezzogiorno: la proposta sembra, invece, limitarsi (come peraltro esplicitamente dichiara), ad indicare una serie di obiettivi definiti e delimitati; «manca, in definitiva, un quadro chiaro di priorità». In altri termini il Masterplan, quando vedrà la luce, dovrebbe essenzialmente consistere in una razionalizzazione degli interventi già previsti nell'«Accordo di Partenariato» che regola l'utilizzo dei fondi strutturali comunitari per il 2014-20. Razionalizzazione certamente utile, seppure a così grande distanza dall'avvio del nuovo ciclo di investimenti; ma certamente insufficiente a dare slancio e «visione» al Mezzogiorno in un periodo così drammaticamente difficile.

Desti grande perplessità la circostanza che nulla si muova sul fronte delle risorse nazionali (il

Fondo Sviluppo e Coesione) che - come previsto dalla vigente legislazione in attuazione del dettato costituzionale - devono procedere parallelamente a quelle europee. Le significative risorse per il 2014-20 (che vanno destinate per l'80% al Mezzogiorno) giacciono non ancora programmate. L'unica eccezione è il miliardo e seicento milioni che è stato destinato ad inizio febbraio per gli interventi per la banda larga. Con grande sorpresa di molti, tuttavia, il 96% di queste risorse sono state destinate alle regioni del Centro-Nord. In seguito ad alcune proteste, il governo ha promesso uno stanziamento dal Fsc per il Mezzogiorno entro fine aprile, per circa 1,2 miliardi. Come si vede da un'elementare aritmetica, siamo ancora lontani sia dai 39 miliardi iscritti a bilancio per il Fsc 2014-20, sia dalla quota dell'80% per il Mezzogiorno. Sembra che il governo abbia difficoltà a trovare investimenti da realizzare nel Mezzogiorno con queste risorse. Questo, in un quadro in cui gli investimenti pubblici al Sud sono ai minimi storici, e rimangono, in termini procapite, inferiori alla media nazionale.

Eppure non sembra difficile

trovarla. Grande sorpresa ha ad esempio prodotto il recente annuncio del Presidente del Consiglio circa l'inaugurazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria per fine 2016. Come ben sanno i lettori di questo giornale informati da un'attenta analisi (ma forse non tutti gli italiani), per circa 50 chilometri di quell'autostrada gli indispensabili lavori di adeguamento non sono stati mai effettuati; e per molti degli interventi mancano le necessarie risorse finanziarie. Non vorremmo proprio che l'annuncio del Premier significasse che quei lavori sono stati rinviati sine die. Tradizione vorrebbe che un'opera venga inaugurata quando è (integralmente) terminata.

Sipotrebbero documentare altre vicende. Il quadro d'insieme tuttavia stupisce per il contrasto fra gli annunci che si sono susseguiti, in particolare negli ultimi mesi, e il quadro delle politiche effettivamente messe in campo. È certamente bene rifuggere da grandi piani onnicomprensivi, che difficilmente vanno a segno; ma la proposta di interventi specifici dovrebbe collocarsi in un quadro che dia loro coerenza, dotato

di gambe, tecniche e finanziarie, per camminare davvero.

In un momento così complesso per l'Italia, in cui a difficoltà strutturali si è sommata una profonda e interminabile crisi, nessuno può pretendere di avere una semplice ricetta per favorire il rilancio dell'economia del Mezzogiorno, e così la crescita dell'intero paese. Proprio per questo, il tema merita una grande attenzione politica e strategica; maggiori occasioni di confronto e di discussione. Siamo certi che nella squadra di supereconomisti di cui si è dotata la Presidenza del Consiglio - e che è stata recentemente presentata su queste pagine - il tema delle politiche di coesione e dello sviluppo del Mezzogiorno riceva una attenzione spasmodica: dato che è evidente anche a chi non è un supereconomista che se rimane ferma e indietro un'area con oltre 20 milioni di abitanti, l'intero paese non può tornare a crescere. Siamo certi che a brevissimo conosceremo, da parte del governo, ad oltre due anni dal suo insediamento, le linee strategiche, e attuative, di una rilevante politica economica per la coesione territoriale.

G. RIFILIZZIONE RISERVATA



STRADE E TRENI SE IL SUD DORME TUTTI GLI ALTRI NE APPROFITTANO

di DOMENICO CROCCO

Ma è vero poi che il Governo si è dimenticato delle strade e dei treni del Sud? Per rispondere senza luoghi comuni dobbiamo dare uno sguardo alle cifre. Se spul-

ciamo il programma dell'Anas, troviamo che l'Azienda delle strade spenderà 20 miliardi nei prossimi 5 anni, di cui 12 nel Mezzogiorno d'Italia. L'incompiuta per eccellenza, l'autostrada Salerno Reggio Calabria, sarà invece finalmente pronta entro il 22 dicembre di quest'anno.

Se guardiamo poi il contratto

di programma di Rete ferroviaria italiana, scopriamo che per l'Alta Velocità/Alta Capacità Napoli/Bari, sono già disponibili circa 2,6 miliardi a cui bisogna aggiungere un altro miliardo e duecento del PON Trasporti. Sull'Alta Velocità siciliana, Messina/Catania/Palermo, sono disponibili 2,5 miliardi di lavori da eseguire.

SEQUE A PAGINA 20>>

>> SEQUE DALLA PRIMA

Per l'upgrading, la promozione, delle città metropolitane, sono già presenti 200 milioni per il nodo di Napoli, 700 milioni per quello di Bari, un miliardo e cento per il nodo di Palermo, 142 milioni per quello di Catania. A Gioia Tauro troviamo un cantiere in corso da 200 milioni per il gateway ferroviario.

Per velocizzare e potenziare le linee storiche tradizionali, il Contratto di programma destina 450 milioni sulle linee del Mezzogiorno su 940 milioni complessivi. Per il potenziamento delle linee regionali il Governo ha già investito 200 milioni sulla Potenza Foggia e 470 milioni sulla Bari Taranto.

Se è vero che, anche finanziariamente, si può sempre fare di più, è anche vero che spesso il problema non sono i soldi ma la difficoltà a spenderli. Il problema non sono i programmi, quanto la loro traduzione in realizzazioni. C'è un dire. Ma poi c'è il fare. E in mezzo c'è un mare fatto di interessi loschi ed egoistici, di intese politiche che si stravolgono, di decisioni prese che vengono cambiate a seconda del colore delle giunte locali e dei governi nazionali.

Tutto questo rallenta le opere, fa esplodere il contenzioso, paralizza i cantieri, compromette anche la nostra credibilità. In Svizzera, ad esempio, sono in fase di ultimazione opere ferroviarie colossali, senza uno straccio di contributo europeo, nel perfetto

SE IL SUD DORME TUTTI GLI ALTRI NE APPROFITTANO

di DOMENICO CROCCO

rispetto dei tempi e dei costi. Ma in Svizzera ognuno, politici, dirigenti pubblici ed imprese, ha precise responsabilità e paga di suo se non le rispetta. E se cambia un governo, l'opera continua comunque perché la decisione è presa. In Italia, invece, alla storica trascuratezza di molti Governi nei confronti del Sud, si sono aggiunti la rittrosità e l'inadeguatezza di una parte del ceto politico meridionale. Il risultato è stato che il PON Trasporti precedente (destinato alle Regioni più svantaggiate del Sud e alimentato da risorse comunitarie), che puntava a trasformare giustamente il Sud nella piattaforma logistica dell'intera Europa, è stato scritto e riscritto con Bruxelles 10 volte per la sopravvenuta impossibilità di trasformare in realizzazioni i bellissimi progetti.

Così non c'è da meravigliarsi se nella prima stesura della rete europea dei trasporti, disegnata a Bruxelles, i grandi corridoi continentali si fermavano a Salerno, tagliando fuori il tacco d'Italia e le grandi isole. Non era cattiveria nordista, era solo cinismo. Qualche tecnico comunitario, si era accorto che i finanziamenti destinati alle grandi infrastrutture nel Sud ritornavano indietro, come se il Sud non ne avesse bisogno. E invece ne ha un bisogno disperato. Così come ha un bisogno assoluto di una classe dirigente che mette il Sud al primo posto, che ha un'idea del futuro del Sud, che ha un sacro rispetto dei soldi pubblici e che, forte di una coscienza adamantina e appassionata, sa sbattere quando ci vuole i pugni sul tavolo a Roma come a Bruxelles.

Corriere del Mezzogiorno, ed. Bari – 28/02/2016

L'idea: ai privati gli ospedali da chiudere

È l'ultima trovata di Emiliano sul piano di riordino. Assemblea con i sindaci. Solo due dissensi: Terlizzi e Cgil

Bari «Sfaterò il luogo comune che la sanità è un mondo irriformabile». Parola di Michele Emiliano. Alla presentazione del Piano di riordino della rete ospedaliera che non c'è - ieri mattina al Policlinico di Bari - alla fine tutto è filato liscio. Chi si aspettava fulmini e saette, dopo il quadro fornito alla stampa e alle tv nei giorni scorsi dai detrattori, si è trovato invece di fronte ad un clima sereno. E le dichiarazioni di dissenso aperto si sono ridotte a due: quella del sindaco di Terlizzi, Ninni Gemmato, il cui ospedale è a rischio chiusura ed oggi alle 16 in città si terrà una manifestazione di protesta e quella del segretario generale della Cgil Fp, Biagio D'Alberto.

Per il resto, sindaci, presidenti di Ordini e di associazioni, medici, infermieri non sono apparsi troppo sorpresi dai tagli già noti da tempo, mentre fuori dall'edificio, il M5S protestava con una trentina di aderenti contro quello che considera «un gesto di violenza politica che purtroppo mette a rischio la salute di migliaia di pugliesi». Ancora una volta, per dirla con un ex assessore regionale, Emiliano è riuscito «nel pubblico tentativo di arruffianamento». E persino alcuni dei rappresentanti dei sindacati medici che avevano inviato una lettera al governatore annunciando la loro defezione, erano lì, nascosti nel chiuso di una stanzetta. In scena, ieri, è andato il teatro del campanile, con decine di richieste che miravano a scongiurare i declassamenti degli ospedali. Di entrare nel merito, tuttavia, non c'è stata la possibilità. Il Piano vero e proprio si cucinerà fra oggi e domani in giunta e poi passerà in Consiglio per le ultime limature. Al termine dell'incontro, a platea vuota, però Emiliano qualche anticipazione l'ha concessa alla stampa. Sono 14 gli ospedali che rischiano la chiusura, nessuno nel Salento. Troppi, invece, i posti letto a Foggia. Di queste 14 strutture se ne sceglieranno solo 9 e si aggiungeranno alle 22 già cassate. Tutte potrebbero, però, essere messe sul mercato per farle gestire da privati, con il sistema delle prestazioni ospedaliere convenzionate così da ridurre il costo della sanità pubblica e «moderando anche la mobilità». Si tratta di strutture obsolete che il privato dovrà rimettere a norma. Questa la vera novità emersa ieri.

Tutti gli ospedali che passeranno da strutture di primo livello a ospedali di base (privi di pronto soccorso e di altri importanti reparti) potranno però pensare di risalire la china perché saranno, ha spiegato il governatore, «strutture rinforzate, noi mettiamo le condizioni per farle tornare ad essere di primo livello». Sullo sfondo resta la costruzione dei 5 nuovi mega ospedali di cui solo un paio sono quelli finanziati. «Non era mai accaduto prima d'ora che ci fosse una occasione di ascolto collettivo e singolo, un approfondimento aperto - ha spiegato Emiliano - ma non mi sarei mai aspettato, davanti a questa platea qualificata di constatare la scomparsa degli interventi di opposizione. Questo era il luogo del confronto. Qui, si va al microfono e si parla. Ci si sottopone al giudizio nostro ma anche dell'assemblea e dopo si fa anche attività politica». Ieri, ha continuato il governatore, «sono state recuperate serenità e verità al di là delle strumentalizzazioni e tutti quelli che su questa complessità che stiamo cercando di dominare si divertono a fare le loro campagne elettorali sono dei traditori della Puglia, gente da non rispettare». Lunedì il piano sarà licenziato dalla giunta e poi andrà in Consiglio per eventuali ritocchi. Entro il 30 marzo il governo lo restituirà approvato o con le modifiche. L'orientamento, però, sembra sia quello di usare l'accetta.

Corriere del Mezzogiorno, ed. Bari – 28/02/2016

«Puglia in prima linea a Bari anche l'Esercito»

Il ministro Alfano spiega il nuovo piano sulla sicurezza in città «Domani le misure, azione forte contro il crimine organizzato»

Torna a Bari per la seconda volta nel giro di qualche settimana, il ministro dell'Interno Angelino Alfano. Per pianificare, anche attraverso l'invio dell'esercito, la risposta alla recrudescenza della criminalità organizzata. Ma anche per predisporre la strategia rispetto ad altri due allarmi che vedono la Puglia in prima linea: flussi migratori e terrorismo. Ministro, l'Europa che si chiude lascia l'Italia più esposta. Si parla di timori del Viminale che muri e reticolati sulla rotta dei Balcani provochino una nuova pressione di migliaia di profughi sulla Puglia. Quanto siete allarmati?

«Stiamo esaminando lo scenario del coinvolgimento della Puglia in questa emergenza, ma è presto per avere elementi affidabili su come realmente si determineranno i percorsi dei richiedenti asilo in arrivo dalla Grecia. Evitiamo le fughe in avanti. Per adesso il tema è come aiutare la Grecia e come evitare una tragedia umanitaria che potrebbe essere senza precedenti. Nel frattempo non restiamo inermi. Ci stiamo preparando: abbiamo rafforzato la collaborazione con l'Albania, sia ai loro confini con la Macedonia e la Grecia, sia sulla costa, e abbiamo programmato tutti gli strumenti dell'accoglienza. Non trascuriamo, peraltro, che fin da quando ci fu l'esodo albanese in Puglia abbiamo maturato un'esperienza rispetto all'accoglienza di flussi migratori anche massicci».

La Commissione europea ha evidenziato il rischio di una catastrofe umanitaria per effetto delle politiche di difesa dei confini che si affermano in diversi Paesi dell'Europa centrale e del Nord. Qual è la strategia del governo italiano per scongiurarla?

«Noi abbiamo sempre detto che chiudere le frontiere con i muri è un'illusione. Peraltro all'Italia sarebbe impossibile tendere il filo spinato in mezzo al mare. Se un pezzo d'Europa crede che i migranti possano essere assorbiti dall'Italia e dalla Grecia si sbaglia, sarebbe il collasso di un sistema. Io mi auguro si superi la logica del tetto che va contro i principi europei. Non c'è nulla da inventare. Le decisioni sono state già prese e consistono nella realizzazione di hotspot, nel ricollocamento, secondo un'equa distribuzione, dei profughi e ovviamente nei rimpatri».

Che Europa è un'Europa che innalza barricate? Che esempio dà ai Paesi in procinto di entrare o appena entrati nell'Unione?

«Questa è un'Europa che gioca la sfida decisiva tra la propria vita, il rilancio dell'ideale europeista, e la sua morte, cioè la fine di esso. È la prima volta che l'Europa non discute di moneta o di economia ma di valori fondamentali: se crollasse sotto il peso di un numero di rifugiati inferiore a quelli presenti in Libano e Turchia, sarebbe un'Europa che ha perso se stessa. Sarebbe irriconoscibile per gli europei».

La prossima settimana invierà i rinforzi richiesti dal sindaco di Bari. Saranno agenti delle forze dell'ordine o militari, sul modello di quanto disposto altrove, anche a Napoli?

«Doteremo Bari di tutti i rinforzi necessari, anche uomini delle forze armate. Lunedì discuteremo la strategia e quindi illustrerò il piano. Vengo a Bari per fare un quadro delle azioni di contrasto alla criminalità organizzata e di prevenzione per il territorio. Già nella mia visita di qualche settimana fa ho potuto apprezzare che la collaborazione all'interno della squadra Stato, tra magistratura, forze dell'ordine e istituzioni locali, è eccellente». In altre città l'esperienza di militari impegnati nella pubblica sicurezza è già stata fatta. Quale funzione attribuisce a progetti come Strade sicure? Di deterrente?

«Strade sicure sta dando buoni risultati. Certo la presenza di militari è un elemento di deterrenza e prevenzione. L'aspetto forse più importante di questi interventi è dare la percezione di una presenza forte e massiccia dello Stato».

Il porto di Bari in particolare, per collocazione geografica, è considerato un luogo di accesso all'Europa dei fondamentalisti. Forse anche rispetto a questo allarme in città è necessaria una maggiore presenza di forze dell'ordine.

«L'attenzione è al massimo livello per ogni fenomeno che riguardi la Puglia. Ma, come ho ripetuto anche di recente, nessun territorio italiano, come nessun Paese più in generale, è a rischio zero. Fino a questo momento la prevenzione ha funzionato anche a Bari. Lavoriamo perché si continui così».

Adriana Logroscino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Mezzogiorno, ed. Napoli – 27/02/2016

Palmeri: «In Campania il lavoro cresce più per merito dei bonus regionali che delle nuove regole del Jobs Act»

L'assessore della giunta di Palazzo Santa Lucia commenta i dati Arlas

NAPOLI Sonia Palmeri, dalla scorsa estate assessore regionale al Lavoro e al Personale, analizza i dati raccolti e diffusi dall'Agenzia regionale per il lavoro e l'istruzione che fotografano in Campania l'inversione di tendenza, in positivo, del rapporto tra assunzioni e cessazioni dei rapporti di lavoro.

Assessore, la prima volta dal 2008, il saldo tra assunzioni e licenziamenti è positivo. Merito dell'effetto tranquillizzante del Job Act?

«Sono stata imprenditrice per 17 anni. Non credo che il Jobs act tranquillizzi le aziende perché per licenziare c'è sempre bisogno di una valida motivazione. L'opportunità è da ricercare piuttosto in quello che sta facendo la Regione da luglio ad oggi, come dimostra il fatto che ad agosto la rilevazione presentava un saldo negativo. Con la rimodulazione e riprogrammazione dei fondi di Garanzia Giovani e con l'introduzione del bonus occupazionale abbiamo appostato risorse per 10,4 milioni, scommettendo sull'occupabilità dei nostri giovani tra i 15 e i 29 anni».

Di cosa si tratta?

«Il bonus, fino a 6mila euro, è l'incentivo riconosciuto agli imprenditori che assumono giovani che non studiano e non lavorano. Si possono attivare contratti a tempo determinato, indeterminato o di apprendistato. In più il bonus è cumulabile con gli altri strumenti di sostegno all'assunzione. Non dimentichiamo però le misure destinate ad altre fasce di età».

Cioè?

«Penso ai lavoratori delle aree di crisi per i quali è previsto il programma "Ricollocami". L'incentivo per le imprese arriva a 7mila euro. Poi c'è la misura per i Loa, cioè per i lavori occasionali accessori».

Quali ulteriori politiche metterete in campo?

«La programmazione europea per il periodo 2014-2020 prevederà misure importanti per giovani, disoccupati, inoccupati e sospesi. Ci saranno inoltre incentivi per l'imprenditoria femminile, per i giovani professionisti e per i diversamente abili. Le opportunità non mancano. Proprio stamattina (ieri, ndr) al Centro direzionale c'è stata l'inaugurazione della nuova sede di Maticmind che ha assorbito i 130 ex dipendenti della Hp di Pozzuoli».

Favorire l'occupazione in un territorio significa favorire la nascita di nuovi insediamenti produttivi. Come si incentivano le imprese a investire in Campania?

«Chi vuole venire a investire può contare su lavoratori giovani e meno giovani con uno zainetto di opportunità. La difficoltà sta nell'attrarre investimenti nella nostra terra. Ma questo problema va affrontato anche a livello centrale».

Bagnoli, Napoli Est, Porto di Napoli. Quale di questi tre ambiti può offrire a breve nuova occupazione?

«Certamente con l'insediamento di Apple Bagnoli potrà diventare l'ennesimo polmone di eccellenze. Poi certamente il porto. Inoltre si dovranno rivedere le aree di crisi: per il momento ne abbiamo solo cinque (Airola, Acerra, Avellino, Caserta e Castellammare-Torre Annunziata). Dobbiamo comprendere anche Napoli e Salerno».



le inchieste del Mattino Perché la chiusura dei cantieri non basterà Salerno-Reggio, la grande incompiuta

Gigi Di Fiore

INVIATO A REGGIO CALABRIA

Alla guida non c'è Matteo Renzi, ma l'impresa è possibile lo stesso. In auto, a percorrere tutti i 443 chilometri della Salerno - Reggio Calabria. In auto, armati di pazienza, senza fretta e con in testa l'ottimismo della volontà del premier che, solo pochi giorni fa, ha annunciato l'inaugurazione della famigerata A3 per il 22 dicembre prossimo con una battuta: «A tutti quelli che hanno fatto oohhh, dico che sarete costretti a fare un pezzo di strada in macchina, guiderò io anche se la strada è migliore vi sentirete male lo stesso».

> Segue alle pagg. 6 e 7

I lavori Renzi ha annunciato il taglio di nastro per il 22 dicembre del 2016 invece del 2018

La prossima estate sarà ancora a rischio per gli interventi fra Laino e Campotenese

Le infrastrutture

Da Salerno a Reggio Calabria viaggio nell'eterna incompiuta

Colonnine Sos in panne, pochi servizi igienici e corsie strette

Gigi Di Fiore

INVIATO A REGGIO CALABRIA
SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Meglio evitare malori ed arrangiarsi al volante da soli. Si gioca in casa, da Salerno. In Campania e nel tratto più bello: tre corsie, controlli della velocità automatica assicurati dal sistema «Vergilius». Un incoraggiante percorso di 54 chilometri, costati anni fa lacrime e sangue di code, interruzioni, cantieri. Quanto è bella quest'autostrada, che va verso il Sud. Non è il viaggio in Italia di Guido Piovene, non è l'Italia che cambia ad ogni chilometro. È solo l'asfalto da divorare, nell'Italia senza Alta velocità, nel Mezzogiorno che corre rapido

in viaggio solo fino a Salerno.

Le colonnine ingabbiate

San Mango Piemonte, poi Pontecagnano. Un solo autogrill in questo inizio di viaggio, ma sulle aree di sosta d'emergenza tanti sacchetti di quelli grigio scuro per la spazzatura condominiale, a fare da scenario usuale. Come i cactus nel deserto, o i fari in mare per i naviganti. Punti di riferimento anomali: sono le colonnine degli Sos fuori uso. Basta contarle: uno, due a partire da Pontecagnano. Al-

le inchieste del Mattino

L'anticipo dai tempi ottenuto rinunciando a interventi programmati per 2,3 miliardi

le inchieste del Mattino

Il cartello avverte il ritorno al 1972 «Fine tratto con corsia d'emergenza»

la fine, e sempre nel tratto campano, saranno ben tredici quelle ingabbiate dai sacchetti. Fuori servizio, per chi resta con l'auto in panne. Che si arrangi, basta consolarsi con le belle tre corsie. Un gioiello veloce. Posse tutta così la Salerno-Reggio. Ma ci si abitua troppo bene perché, quando mancano appena tre chilometri all'uscita di Contursi, si incappa in una corsia unica. Lavori di ordinaria manutenzione, non è un cantiere. Ma chi è frequentatore della A3 da fare un diario di ricordi, sa che sempre, all'altezza di Contursi, ci sono stati problemi. Una volta, per arrivare all'autogrill era necessario un giro da Minotauro nel labirinto. Si va avanti, non è un dramma. Le

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

SVIMEZ
Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

gallerie sono luminose, ampie, ben segnalate. Ci sono anche le vetrinette con gli estintori illuminate bene in vista. Si va, si arriva al terzo autogrill di Sala Consilina e poi ci si avvicina alla seconda regione attraversata dalla A3: la Basilicata. La «terra ingrata, che soffrì l'isolamento» diceva Piovene. Girando a Sicignano degli Alburni, si arriva a Potenza. Ma bisogna scendere ed arriva la prima sorpresa. Addio tre corsie, addio spazi larghi. Ecco la prima metamorfosi: l'autostrada passa a due corsie, è finita la grande illusione da Autostrada del sole. Un cartello blu, subito dopo, ricorda: «Progetto finanziato dalla Comunità europea».

La memoria torna a qualche anno fa, quando qui c'era il gran cantiere, con code e una sola corsia per i lavori verso Sicignano. Incubo del passato. Passa Petina, Polla. Ancora ricordi, quando qui bisognava uscire e attraversare un itinerario alternativo esterno per poi rientrare. Acqua passata. Verso Atena Lucana, un'altra colonnina Sos ingabbiata dal sacchetto grigio. Un deserto, poche auto. Un altro cartello ricorda che c'è l'obbligo delle catene da novembre a marzo da Padula a Frascineto. Sembra ironia, mentre tutt'attorno, almeno qui, c'è sole.

Basilicata on the road

E arriva la Basilicata, sempre a due corsie. Dopo Padula, si va verso Lagonegro. Asfalto rifatto di fresco, ma qualche breve tratto a una corsia. Sempre ordinaria manutenzione, che sembra prenderti alla sprovvista. Uno, due, cinque volte fino al viadotto Caffaro. In un caso, bisogna utilizzare la corsia di emergenza per procedere seguendo le indicazioni. Si supera il tunnel Fossino e si va verso Laino borgo. È il momento della verità. Annunciato dal presidente dell'Anas, Gianni Vittorio Armani: «I lavori nell'ultimo cantiere della A3 stanno proseguendo senza sosta e ad oggi è stato già raggiunto il 70 per cento delle prestazioni contrattuali. Siamo convinti di ultimare entro il 22 dicembre prossimo, con un'autostrada almeno a 4 corsie dall'inizio alla fine». Sorretti da quest'ottimismo, si va avanti. Un cartello annuncia che ci aspetta qualcosa, su cui bisogna essere preparati: «Legge obiettivo 443/2001» e giù poi le indicazioni sui lavori e sul cantiere. Comincia il tragitto delle scommesse

con il governo. Sono ventisei chilometri di passione, dove cerchi la speranza. È qui il famoso Macrolotto 3.2. Non è una formula informatica, ma il grande cantiere dell'annuncio renziano, che attraversa i territori di Laino Borgo, Laino Castello, Mormanno, Morano Calabro fino a Campotenese. È stato aperto due anni fa. Proprio qui non c'è più il viadotto Carpineta. Demolito per intero, mentre il viadotto Italia lo è stato solo in parte. Scheletri del passato, dell'autostrada che fu, in attesa dei loro sostituti. Per fortuna, demolizioni avvenute. Altrimenti sarebbe stata chiusura di quasi un'ora, con buona pace della tabella di marcia, se ce ne era una.

Immersi nel cantiere

Tuffarsi nel cantiere, soprattutto con il cielo che qui si è fatto grigio, sembra esperienza da inferi danteschi. Polvere, camion al lavoro, alte gru blu e gialle in azione. Una corsia in un tratto unico, ai lati i lavori in corso. Vecchie gallerie chiuse, accumuli di detriti. E poi, loro, i men at work con giubbottini arancioni e casco. Gli operai in azione, in corsa perché, come ha spiegato il presidente Armani «la conclusione dei lavori era prevista nel 2018, l'anticipo ha fatto rimodulare l'organizzazione del cantiere con più squadre, più turni, più mezzi all'opera».

Si scava nelle gallerie, campeggia il logo aziendale «ItalSarc», che è impegnata nei lavori: ammodernamento ed adeguamento, dice il cartello che parla di parte seconda e anche di realizzazione della galleria Mormanno. Quaranta, al massimo sessanta chilometri all'ora. Ma si va lenti perché il serpente di camion si fa insopportabile. Lenti, maestosi, ingombranti. Vanno anche loro verso Reggio e non si può procedere più veloci a una corsia stretta, circondati da un cantiere immenso. Ai lati, tratti di vuoto, scheletri di viadotti, materiale da costruzione ammassato. Quando si entra nel tunnel Bosco selvaggio si pensa ad uno scherzo sul nome, ma poi si esce per guardarsi attorno brandelli di strada che fu, ponteggi. Nomi evocatori di fantasie del passato: la galleria Colle di Trodo che sembra non finire mai. I cartelli sopra i tunnel rifatti, con l'indicazione dell'azienda «Sposato costruzioni». E ancora l'aria che sem-

bra mancare, nel paesaggio spettrale. Sarà il grigio del tempo, sarà l'atmosfera surreale, ma l'immersione nel cantiere sembra un'apnea che non desidera altro che ritrovare un po' d'aria aperta in scenari migliori.

Il cantiere va e, finora, ha subito una sola intimidazione mafiosa con l'incendio di alcuni mezzi ad inizio lavori. È un'altra grana di quest'autostrada, specie nella parte calabrese. Le stime dell'Anas hanno calcolato un totale di cento atti intimidatori. Tentativi di estorsione denunciati, soprattutto contro le piccole ditte dei subappalti. Per questo, l'Anas ha firmato dieci protocolli di legalità con più Prefetture di Campania, Basilicata e Calabria. Sei anni fa, un dossier dei carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria aveva stimato 119 attentati, concentrati in gran parte nei 32 chilometri dell'alora Quinto macrolotto. Aree dove risuonano i nomi di famiglie di 'ndrangheta come i Morabito, i Pirromalli, i Gioffrè, i Molè, gli Alvaro, i Gaglietti. Gente che se ne frega dell'isolamento nelle comunicazioni della Calabria. E ha ostacolato i cantieri.

Ogni ingresso del cantiere 3.2 è numerato, controllato. Anche il piccolo villaggio a lato, il «campo degli Ulivi» con baracche in legno, che è il cuore organizzativo lungo i venti chilometri sotto i riflettori. Si esce, giù verso la Calabria. Verso la «terra voluta da un Dio capriccioso che ha creato diversi mondi per poi mescolarli insieme» ricordava Piovene. Ma questa è ancora la A3, verso Campotenese e Frascineto dove c'è il quinto autogrill da Salerno. Tre erano in Campania.

Al buio nel tunnel

Verso Campotenese, si entra in una galleria senza luci. È a doppio senso di marcia. Ma è il meno, rispetto a quello che si è lasciato. Cartelli da uscite di suggestivi paesaggi in successione: Sibari, Altomonte, Tarsia, Spezzano. Si va bene, forse il peggio è passato. Anche se le tre corsie campane restano un sogno. Lo sberleffo perenne è sempre l'uscita di Cosenza che, chissà perché, ha sempre qualcosa che non va nei due sensi di marcia con restringimenti improvvisi. Ma quelli sono sempre in agguato: a volte tratti brevi, senza apparente motivo, che costringono a procedere ad una corsia. Ordinarie manutenzioni, che fanno da agguati continui. Come sul viadotto Gallinazzo fino alla Grotta della Paglia, o ad Altilia. Lo scenario di monti

Vergillus
Tra Salerno e Sicignano tre corsie con controllo della velocità media

Viadotti
Demolite in parte le vecchie strutture in attesa di essere sostituite



attorno è però da incanto. È il Sud e all'altezza del viadotto Baratta II e a un chilometro da San Mango d'Aquino, incredibilmente, in basso a destra, si scorgono le mucche al pascolo attorno ad un corso d'acqua. Sopra di loro, le auto vanno.

Lamezia Terme ricorda che da qui a Reggio ci sono due aeroporti. C'è l'ottavo autogrill da Salerno. Quando si avvicina Pizzo Calabro, dove fu catturato e fucilato due secoli fa Gioacchino Murat, un altro cartello avverte: «Fine tratto con corsia di emergenza». Già, finisce quel cordolo d'asfalto a lato. Tutto si fa più stretto, con i binari ferroviari che a destra costeggiano l'autostrada. Tutto qui puzza un po' di vecchio, con l'asfalto che avrebbe bisogno di molte ritoccate. È così dal 1972, come erano sempre dello stesso periodo anche i venti chilometri da Cosenza sud ad Attilia Grimaldi. Qui c'è poco da intervenire e fare, in alcune parti non c'è spazio per allargamenti o viadotti. E allora l'annunciato rifacimento moderno della A3 non potrà mai essere totale.

Poche auto da Serre a Mileto. Via attraverso Rosarno, che ricorda la rivolta degli extracomunitari ed è terra di aranceti e di coltivazioni di kiwi, ma anche l'uscita per il porto di Gioia Tauro. Palmi, che è sede di tribunale, e l'approdo più critico in anni passati: Bagnara Calabria. Qui c'è stato uno dei cantieri più tormentati dell'intero progetto, vittima di attentati e di difficoltà di ogni tipo. Non c'è più, ma lo scenario non è incoraggiante: le corsie sono strette, i tunnel in successione tanti. E poi, ancora, le solite insidie dei piccoli lavori con restringimento a una corsia. Dal viadotto Prestami a Campo Calabro e poi Gallico. Dieci tunnel nell'ultimo tratto. Sembra uno scherzo beffardo che, alla fine di una lunga autostrada, ci si immerga quasi in una strada provinciale. È la striscia finale verso Reggio Calabria, che non sarà rifatta ed è indecente quell'asfalto che ha i suoi anni.

Ecco finalmente Reggio Calabria. Cinque ore e mezza, con due soste in autogrill. Alla fine, è andata. In auto per 443 chilometri, 180 gallerie, 500 tra ponti e viadotti, attraversando tre regioni meridionali. La parte più piacevole è anche la più breve: 54 chilometri in Campania da Salerno a Sala Consilina. La parte più critica è da Laino Borgo a scendere per venti chilometri. Un incubo con poco traffico, figuriamoci cosa sarà in estate. La parte più deludente da Pizzo Calabro in giù, che sembra abbandonata a

se stessa in un trionfo di ricordi antichi. Ha annunciato il presidente Armani: «Il completamento della A3 non significa che si smetterà di mantenerla e migliorarla nei punti che non sono stati rifatti ex-novo, come avviene per qualunque infrastruttura».

Il sospirato arrivo

Insomma, il restyling annunciato vent'anni fa non sarà totale. E si vede. Molti progetti previsti all'inizio sono spariti, come agli svincoli di Sala Consilina sud, Padula, Cosenza sud, Laureana di Borrello, Santa Eufemia d'Aspromonte. Fanno 2,3 miliardi di lavori in meno, per cantieri che, alla fine, sono poi costati circa 8,3 miliardi in 21 anni. Tra sacrifici, barzellette e sofferenze per chi voleva raggiungere il Sud. È questa la vera autostrada per il Mezzogiorno, ma a percorrerla per intero la differenza con la A1 che da Napoli sale fino a Milano si vede. In tutto, solo dieci autogrill. In qualche caso i wc sono in condizioni pietose, come a Cosenza. E poi le corsie, quando sono

due, sono più strette. E i restringimenti a sorpresa. Naturalmente, il «Vergilius» per il controllo della velocità si interrompe a Padula. In totale, è attivo solo per 118 chilometri. Ne restano esclusi i 30 in Basilicata e i ben 295 in Calabria. In questi tratti, ci si arrangia con qualche autovelox, molti montati sulle auto della Polizia stradale ferme. Nella lunga marcia da Salerno, se ne sono incrociate in tutto due e alle prese con dei camionisti.

Ma il viaggio è alle spalle. Reggio Calabria assorbe ogni considerazione. L'autostrada, trasformata in strada provinciale nell'ultimo tratto, entra direttamente in città. Senza filtri, senza quasi avvisi. Come se da Salerno e il suo cimitero di Fratte sulla destra si facesse un unico salto, si fa per dire, nel cuore di Reggio Calabria. Il lungo viaggio è un'avanscoperta di ciò che attende gli automobilisti tra pochi mesi. In questo periodo è più facile, quando il traffico aumenterà con il caldo cominceranno i maggiori problemi. La Salerno-Reggio Calabria è diventata quasi un lemma delle incompiute d'Italia. Come un annuncio rimasto a metà del guado. Il viaggio, in auto senza Renzi, dimostra che è

un'autostrada rinnovata solo in parte. Saranno i problemi tecnici, o la fretta, ma dopo vent'anni il gran restyling resterà parziale. Al di là di annunci e proclami.

La Salerno-Reggio Calabria probabilmente sarà inaugurata a dicembre, se l'ultimo cantiere da incubo sarà terminato. Ma non sarà consegnata con un rifacimento totale. Alla fine, ci ha guadagnato la Campania con la parte più moderna dell'autostrada. Un po' meno la Basilicata e poco la Calabria. Almeno, a opera dichiarata ufficialmente conclusa, non ci saranno più le interruzioni per i lavori in corso. Si procederà senza scene da inferno, né corsie uniche. Ma non sarà un gioiello di modernità, almeno per tutti i suoi 443 chilometri. Con buona pace dell'avvicinamento del Sud. Da Salerno a Reggio cinque ore e mezza. E non si può dire da casello a casello, perché qui di caselli non ce ne sono. E speriamo che resti così. Che a nessuno venga la peregrina idea di introdurre nell'autostrada incompiuta biglietti e caselli. Sarebbe troppo.

Calabria I tratti incompleti della A3 sono tutti nella regione più a Sud



Montagna
Iniziata nel 1964 e conclusa in otto anni la A3 sale oltre i mille metri nei pressi del Pollino: è il massimo in Italia



Due corsie
La larghezza delle corsie è di 3,5 metri ciascuna invece dei 3,75 previsti per lo standard delle autostrade europee



Dal sommerso più tasse per i contribuenti al Sud sale l'allarme sul lavoro irregolare

Lo studio

La pressione fiscale calcolata in base ai 211 miliardi di mancato gettito aumenta dal 43,7% al 50,2%

Nando Santonastaso

Più sale il lavoro sommerso, più aumenta il livello della pressione fiscale a carico, ovviamente di chi le tasse continua a pagarle. Se questa fino a ieri era solo una percezione piuttosto diffusa ma molto difficile da documentare, ora ci ha pensato la Cgia di Mestre a dimostrarne la credibilità. Tra dati ufficiali e dati reali lo scarto per le nostre tasche è di quasi sette punti percentuali, dal 43,7% della stima del governo al 50,2% dell'ammontare «aggiornato» dagli artigiani veneti. Nel mezzo una robusta quota di Mezzogiorno dal momento che è qui, come documentano le ultime statistiche aggiornate, che si concentra il maggior numero di lavoratori irregolari, quelli per definizione che sfuggono ai controlli del fisco e soprattutto «consentono» alle aziende dalle quali ovviamente sono pagati in nero e poco di farla franca con imposte e ispettori del Fisco (come la tabella in alto conferma). Insomma, mentre l'economia del Paese arranca, per usare la setta espressione della Cgia, quella riconducibile alle attività in nero e alla criminalità organizzata, che assieme compongono l'economia «non osservata», non conosce battute d'arresto.

Lo scenario Proviamo a capire in base a quali dati si misura la differenza tra pressione fiscale «ufficiale» e pressione fiscale «reale» nella consapevolezza che in ogni caso è difficile monitorare con precisione l'ammontare dell'economia sommersa (nel discorso di fine anno il

presidente della Repubblica ne aveva fatto cenno in maniera esplicita). Se tra il 2011 e il 2013 il fiume di denaro sottratto alle casse dello Stato è aumentato secondo stime attendibili di 4,85 miliardi di euro, arrivando a toccare i 207,3 miliardi di euro nel 2013 (pari al 12,9 per cento del Pil), l'economia al netto dell'economia non osservata è diminuita di 36,8 miliardi di euro, scendendo sotto quota 1.400 miliardi di euro. Se dunque «in via estremamente prudentiale» si ipotizza, così come ha fatto l'Ufficio studi della Cgia che l'incidenza percentuale dell'economia non osservata sul Pil sia rimasta la stessa anche nel 2014 e nel 2015, sale a 211 miliardi il «contributo» che l'economia «grigia» ha dato al Pil nazionale nel 2015. Un dato che non solo ribadisce un'anomalia unica in Europa e anche per questo intollerabile ma che, come vedremo, produce effetti molto importanti anche sul fronte fiscale.

Il peso fiscale «Nel 2015 - sottolinea il coordinatore dell'Ufficio studi Cgia Paolo Zabeo - al lordo dell'operazione bonus Renzi da 80 euro, la pressione fiscale ufficiale in Italia è stata pari al 43,7 per cento. Tuttavia, il peso complessivo che il contribuente onesto sopporta è di fatto superiore ed è arrivato a toccare la quota record del 50,2 per cento». Già, ma come si è arrivati a tanto? Per rispondere bisogna ricordare come si calcola il peso delle tasse in Italia. La pressione fiscale è data dal rapporto tra l'ammontare complessivo del prelievo (imposte, tasse, tributi e contributi previdenziali) e il Prodotto interno lordo (Pil) che si riferisce non solo alla ricchezza prodotta in un anno dalle attività regolari, ma anche da quella «generata» dalle attività sommerse (cioè non in regola con il fisco) e da quelle illegali che consistono in uno scambio volontario tra soggetti economici (contrabbando, prostituzione,

traffico di sostanze stupefacenti). In base all'ultimo dato disponibile, quello del 2013, quando l'economia non osservata ammontava a 207,3 miliardi di euro (pari al 12,9 per cento del Pil) e calcolando che nei due anni successivi l'incidenza dell'economia non osservata sul Pil sia rimasta la stessa, «si può aggiornare questa stima e affermare che il suo importo nel 2015 abbia sfiorato i 211 miliardi di euro». È grazie a quest'ultimo dato che si può misurare quanta parte del Pil sia riconducibile esclusivamente all'economia regolare, visto che per sua natura la quota prodotta dal lavoro irregolare non produce alcun gettito.

La pressione reale Non è solo un esercizio contabile. Per avere quella che la Cgia chiama, non a caso, una «una maggiore percezione dello sforzo fiscale a cui sono sottoposti i contribuenti italiani», è utile ricalcolare la pressione fiscale collegando le entrate fiscali con il Pil «alleggerito» della parte riconducibile al sommerso economico e alle attività illegali (i 211 miliardi di circa già raccontati). «Ebbene, questo nuovo risultato, ovvero la pressione fiscale reale, balza al 50,2 per cento, dice il segretario nazionale della Cgia, Mason. Ed è difficile non essere d'accordo con lui (e con tanti altri) quando chiosa: «Con un peso fiscale simile sarà difficile trovare lo slancio per ridare fiato all'economia del paese in una fase dove la crescita rimane ancora molto debole e incerta». Anche perché, come detto all'inizio, il peso del lavoro irregolare incide ancora moltissimo sulle mancate entrate fiscali. In testa alla classifica ci sono tutte le regioni meridionali, dalla Calabria (28,5% sul totale delle forze lavoro) al Molise, fino alla Puglia. Non basta, ovviamente, a scaricare sul Sud le responsabilità del sommerso «nazionale» ma di sicuro è un indice da non trascurare. Non più, almeno, come forse è avvenuto finora.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La svolta Smentite previsioni catastrofiche
Entro marzo 2017 le ultime rendicontazioni

«Nessun calo di qualità sui progetti sponda
Ora bisogna correre alla stessa velocità»

Fondi Ue, tutte spese le risorse 2007-2013

Rush finale, in Campania impegnati 5 miliardi

Nando Santonastaso

Il rush finale, puntuale come nei cicli precedenti, ha colpito ancora. Anzi di più. Perché spendere in quasi due anni 16,4 miliardi di fondi europei 2007-2013 non era un'impresa scontata, specie se si considera che prima dello sprint degli ultimi 24 mesi (2014 e 2015) l'assorbimento delle risorse a dicembre 2013 si era fermato a «soli» 26,4 miliardi (va spiegato ancora una volta che i tempi di utilizzo dei soldi di Bruxelles e del co-finanziamento nazionale sono normalmente prorogati oltre la scadenza ciclica: quindi nessuno sfioramento o ritardo). E non è tutto: i dati diffusi dal governo attraverso il Dipartimento per lo sviluppo economico e l'Agenzia per la coesione territoriale sono suscettibili di ulteriori performances migliorative. Nel senso che, sempre in base ai regolamenti comunitari, la rendicontazione delle spese è possibile fino a marzo 2017. In ogni caso, si fa sapere, il pieno assorbimento delle risorse può dirsi già adesso acquisito «con stima affidabile collocata tra il 98% e il 102% delle risorse a disposizione per l'intero ciclo».

L'accelerazione più significativa - ma non del tutto sorprendente - ha riguardato le regioni più a rischio, quelle del cosiddetto «Obiettivo convergenza». Lo dimostrano i conti del Fesr, il Fondo europeo di sviluppo regionale, il più gettonato da Regioni e ministeri perché collegato a progetti di minore importo. La Campania, che era già in fase di recupero, ha ulteriormente accorciato le distanze dai target finali di spesa: il Por è arrivato a fine 2015 a oltre 4 miliardi e 200 milio-

ni di spese certificate (e trasmesse a Bruxelles), il valore più alto tra le regioni in ritardo, con una percentuale tra impegni di spesa e risorse programmate del 164,3%. Anche sull'Fse, il Fondo che si occupa dei programmi più impegnativi e dunque a più lunga «gittata», il riscontro c'è: la Campania chiude al 95% della spesa sulle risorse programmate.

Cos'è successo? Perché l'allarme ripetutamente lanciato nei mesi scorsi a vari livelli (spesso anche strumentalmente, per la verità) sul rischio che molte risorse dovessero essere restituite a Bruxelles, alla fine non ha avuto alcun seguito? La risposta è molteplice. Intanto, come spiega Maria Ludovica Agrò, direttrice dell'Agenzia per la Coesione, «che esistesse un rischio di non riuscire a spendere tutti i fondi è vero. Non riguardava solo l'Italia, peraltro, perché l'accelerazione di questi ultimi mesi è stata comune a tutti i Paesi Ue». C'è poi la querelle sui cosiddetti «progetti sponda», termine che non piace agli addetti ai lavori ma che fotografa un'opportunità - peraltro anch'essa prevista dalle norme europee in materia - di utilizzare risorse a rischio destinandole ad altre voci di spesa già progettualmente disponibili. Una «scappatoia» a discapito della qualità? «Nient'affatto. Io contesto apertamente - dice la Agrò - questa tesi. Non c'è stata alcuna caduta di qualità. Anzi, possiamo dire che l'Italia è stata di esempio verso gli altri Paesi per avere recuperato e reinvestito fondi non spesi attraverso il Piano di azione coesione. E l'aver destinato risorse al soccorso e all'assistenza dei migranti ci ha ulteriormente

caratterizzato agli occhi dell'Ue».

In effetti il sostegno tecnico-amministrativo garantito dall'Agenzia alle Regioni in ritardo è risultato determinante. Le «task force» inviate in particolare a Napoli, Reggio Calabria e Palermo hanno impresso ritmi più rapidi a procedure burocratiche già di per sé complesse ma che in tanti casi risultavano appesantite da fattori locali (crisi politiche, dirigenti inadeguati ecc.). «Adesso bisogna far diventare normale quella velocità» dice la direttrice dell'Agenzia che sul piano dell'efficienza era chiamata sicuramente a una prova difficile. L'Agrò ha ragione quando dice che «da parte nostra non c'è stata mai alcuna volontà di rivalsa» ma di sicuro le critiche, spinte o velate, sull'effettiva credibilità dell'Agenzia non sono mai mancate. Avere rispettato i target di spesa imposti all'Italia non è soddisfazione di poco conto, viste certe premesse.

Ora che il pericolo (se mai ci fosse stato, per la verità...) di perdere pezzi della vecchia programmazione è del tutto cessato, si guarda al nuovo ciclo 2014-2020. Che, basta vedere le date, già parte in ritardo anche se pure questo era scontato visto il meccanismo che regola i fondi. Si attendono i bandi per l'avvio delle procedure di spesa (qualche Pon già è partito, sicuramente le regioni del Nord sono già in marcia) anche da parte dei ministeri. Per Campania, Puglia e Sicilia scatterà con l'attuale programmazione anche la riduzione del co-finanziamento al 25%. «Ma come è stato indicato dice la Agrò - nell'Accordo di partenariato, le risorse non calcolate verranno comunque spese nei territori di provenienza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Solo due, Galasso e Marattin, sono nati a Napoli ma la loro formazione è avvenuta altrove

Del Conte, responsabile dell'Agenzia per il lavoro
«Nessun campanilismo nelle nostre valutazioni!»

1 **focus**
del Mattino

Supertecnici, nella squadra di Renzi neanche un economista meridionale

Commissione Nannicini: i tredici esperti sono tutti del Centronord

Francesco Pacifico

Su quindici soltanto due sono nati sotto il Garigliano. Vincenzo Galasso, però, a Napoli ha trascorso soltanto l'infanzia e la giovinezza, ma poi è emigrato a Milano (direzione Bocconi) per laurearsi e a Los Angeles (alla Ucla) per specializzarsi. Luigi Marattin, invece, nel capoluogo ci è nato per caso. Subito è finito a Brindisi, per poi trasferirsi ragazzino a Ferrara. Città che sente sua tanto che questo professore dell'università di Bologna è stato anche assessore del centro estense. Nel governo, la commissione Nannicini, la cabina di regia sull'economia, non ha un membro - economisti, alti funzionari o analisti - che sia cresciuto, formato o lavorato in una regione del Sud. Il presidente, Tommaso Nannicini, è aretino e vive a Milano. E accanto a sé ha chiamato, in quello che qualcuno già chiama il ministero ombra dell'Economia, colleghi provenienti da Milano, Bologna, Torino, Roma, Padova e persino due ferraresi. Eppure il mandato della commissione - riforma del fisco, salario minimo e legge della rappresentanza - sono centrali nello sviluppo del Mezzogiorno. Lo stesso Nannicini nel 2008 scriveva sulla Voce.info che accanto al gap degli investimenti e la criminalità, l'area pagava l'arretratezza anche sul «capitale sociale», che è «un importante fattore esplicativo nell'analisi dei perduranti ritardi del Mezzogiorno».

Maurizio Del Conte, bocconiano, milanese, tra gli ispiratori del Jobs Act e presidente della nuova Agenzia per le politiche attive, se la ride e chiede clemenza, perché «Galasso è nato a Napoli, parla napoletano, lo ius sanguinis ci salva». L'ex ministro Tiziano Treu, che si è eletto «il saggio della compagnia», pro-

mette al Mattino di «porre la questione a Nannicini alla prima riunione e di spingerlo ad allargare la provenienza geografica sotto Roma. Al Sud ci sono grandi economisti come Adriano Giannola a Napoli o Gianfranco Viesti a Bari».

Ma non è solo una questione di campanilismo. Nella scelta di Nannicini s'intravede l'allarme che la classe dirigente, politica o accademica del Sud faccia sempre più fatica a ottenere un riconoscimento delle proprie istanze. Anche perché questa commissione è la materializzazione di collaborazioni e amicizie consolidate negli anni, che hanno portato al Jobs Act o alla riforma del pubblico impiego.

Nicola Rossi, che nel governo D'Alema ebbe a Palazzo Chigi di fatto lo stesso incarico, nota che «professori del Sud fanno carriera in tutto il mondo», ma stigmatizza l'imbarbarimento della «politica del Sud nell'ultimo ventennio: visti gli investimenti e le strategie, nel caso migliore, abbiamo prodotto una classe locale». L'economista pugliese si rammarica però che «a Palazzo Chigi uno che capiva di Sud c'era, Roberto Perotti», l'ex commissario alla Spending review, mandato via da Renzi. «E parlo di un lecchese, a riprova che per dire cose interessanti del Sud, non per forza devi essere nato al Sud». La calabrese Enza Bruno Bossio, parlamentare del Pd, invece non si rammarica della «nazionalità» dei membri della cabina di regia («Queste commissioni servono a poco») ma del fatto che «la Salerno-Reggio Calabria sarà inaugurata il 22 dicembre senza un pezzo importante, quello tra Cosenza e Altìlia Grimaldi, o che Ryan Air non voli più da Crotone». Con il gap di rappresentanza esistente c'è il timore che di Sud si parli poco alla commissione Nannicini. Se il renzismo

ha rigettato l'assunto «misure straordinarie per un'area particolare», Maurizio Del Conte spiega che, «pur partendo da Milano, il nostro gruppo non ha mai guardato alla cosa nell'ottica di cluster regionali». Nessuna discriminazione, allora. Guardando all'agenda finora soltanto abbozzata, dice che «sul Jobs Act o sulla rappresentanza, sui diritti dei lavoratori, non si possono fare differenze di latitudini, anche se la decontribuzione è stata più utilizzata al Sud che al Nord». Le intenzioni sono buone. Ma ben guardare questa commissione dove appena in quattro operano stabilmente a Roma, quanto ne sa davvero di Sud? La malizia insita nel quesito non piace a Marco Simoni, romano, docente alla londinese London School e consigliere di Renzi sugli investimenti esteri. Alla domanda: ci viene mai a Napoli, eccolo «sfoggiare» gli anni passati da neolaureato (alla Sapienza) quando «lavoravo per le Nazioni Unite: venni a Napoli per scrivere uno studio sui patti dello sviluppo territoriale». Non contento, rivendica di «avere fatto parte del tavolo che ha trattato con la Apple l'apertura del centro di formazione di Napoli».

S'imbarazza a sentire parlare di quote e campanilismi anche l'economista più a Sud che ci sia: il romano Stefano Gagliarducci. Ma quando gli si dice che dovrà difendere la bandiera del Mezzogiorno, replica che lui, quanto meno, «ha smentito che questa sia solo una compagnia di bocconiani».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**Stefano Sacchi**

Nato a Torino nel 1971
è professore associato.
Renzi l'ha voluto all'Isfol

Marco Leonardi

Nato a Milano nel 1972
insegna alla Statale, artefice
del Jobs act con Nannicini

Stefano Gagliarducci

È nato a Roma nel 1976
laureato alla Sapienza
insegna a Tor Vergata
Si occupa di questioni
macroeconomiche

Maurizio Del Conte

Nato a Milano nel '65
«bocconiano», è stato
tra gli ispiratori del Jobs act
nominato anche all'Agenzia
per le politiche attive

Tiziano Treu

È originario di Vicenza
ex ministro del Lavoro
e commissario dell'Inps
padre dei contratti Cococo

Marco Simoni

Nato nella Capitale nel 1974
insegna alla London School
ha curato sbarco Apple a Napoli

Vincenzo Galasso

Nato a Napoli, ha studiato
economia a Milano e ha iniziato
a insegnare a Madrid e Lugano

Stefano Firpo

Torinese, ha guidato
la segreteria tecnica
del Mise e adesso
si occupa in via Veneto
di politica industriale

Tommaso Nannicini

Nato a Montevarchi
è sottosegretario
a Palazzo Chigi
e guida la cabina di regia

Luigi Marattin

Nato per caso a Napoli
nel '79, infanzia a Brindisi
prima di trasferirsi a Ferrara

Il rapporto

Imprese
under 35
boom al Sud

Le scelte

La struttura
si occuperà
di fisco
e sviluppo
temi centrali
per il futuro
dell'area

Gli under 35
hanno aperto lo
scorso anno
120mila nuove
Imprese. Sono i
dati
sull'imprendito-
ria giovanile nel
2015 di
Movimprese,
l'indagine
condotta da
Unioncamere.

La vitalità
imprenditoriale
dei giovani
italiani si registra
soprattutto nelle
regioni del
Mezzogiorno
con 48mila nuove
imprese (37 per
cento), quasi
quattro su dieci.

