



SVIMEZ
Associazione
per lo sviluppo
dell'industria
nel Mezzogiorno

Rassegna media

SVIMEZ

Il colloquio

**Il diktat di Delrio
«Sui porti basta
con i campanili»**



I paletti
Per Napoli e Salerno
una governance unica
Treni, i fondi ci sono

Nando Santonastaso

«Governance unica per i porti di Napoli e Salerno e basta campanili»: così il ministro Graziano Delrio in un'intervista al Mattino.
> Apag. 6



«Porti, governance unica treni, i fondi ci sono già»

Delrio a Napoli: metro, l'anello bloccato dai contenziosi

Nando Santonastaso

Ministro Delrio, partiamo dai tempi di attuazione della riforma dei porti: Salerno intende chiedere una moratoria di 36 mesi prima di entrare nell'Autorità di sistema del Basso Tirreno con Napoli mentre il Consiglio di Stato mette in guardia sul rischio che istanze locali possano frenare ulteriormente la riforma. Che ne pensa?

«La riforma va nella direzione della cooperazione fra porti per rafforzare il sistema italiano. Il decreto governance sta procedendo e, dopo la Stato-Regioni e il parere favorevole con osservazioni del Consiglio di Stato, è arrivato alle commissioni parlamentari per poi tornare al Cdm, con il recepimento delle osservazioni. Il Consiglio di Stato esprime una preoccupazione

comprensibile. In ogni caso mi auguro che prevalga quel disegno di sistema nazionale e di efficienza che lo stesso Consiglio e la stessa conferenza delle Regioni, Comuni e Province hanno colto e apprezzato. I casi particolari saranno valutati con rispetto e attenzione».

Il parere delle Commissioni parlamentari arriverà a quanto pare solo a fine giugno, lei pensa che la nomina del presidente di Napoli arriverà dopo l'estate?

«No, dobbiamo fare assolutamente entro l'estate».

Eppure, mentre i tempi procedurali in Italia si allungano o quanto meno non sono brevi, altrove come a Suez si è già pronti: non crede che così si complica la possibilità di accrescere la competitività del sistema italiano che è alla base della riforma?

«No, perché la riforma sta procedendo in tutte le sue parti, grazie ad un'azione

congiunta, legislativa, amministrativa e tecnica. Gli incentivi da 200 milioni previsti in stabilità, Marebonus e Ferrobonus, vedranno partire i bandi entro l'estate. Solo con il Marebonus ci saranno 800.000 mezzi pesanti in meno sulle strade. Lo Sportello Unico doganale, implementato con l'Agenzia delle Entrate, in un anno e mezzo ha permesso di sdoganare in mare 3.500 navi e lo sdoganamento in mare è oggi attivo in 17 porti. Possiamo contare ora su 16 Fast corridor, di cui nove su gomma, cinque su ferro, due intermodali, per 1.413 container. La norma del Collegato Ambientale per semplificare escavi e dragaggi garantendone la sostenibilità è già in vigore, mentre continua l'iter dei regolamenti. Siamo in dirittura d'arrivo con le concessioni demaniali e la governance. Sta procedendo l'upgrading del trasporto merci ferroviario da e per i

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293



porti e dei collegamenti ultimo miglio con la previsione, nell'aggiornamento del contratto di programma Rfi del 2015, di 1,5 miliardi di interventi di cui il 60% già finanziati. Sono alcuni esempi che dicono come si stia facendo un lavoro profondo e concreto che affronta tutti i punti critici del sistema portuale italiano, a beneficio della crescita e della competitività».

Napoli lamenta di non aver potuto inserire nel bilancio preventivo dell'Autorità portuale le risorse comunitarie destinate anche ad avviare il grande e indispensabile progetto del dragaggio del porto: lo stop dei revisori dei conti di nomina ministeriale sarebbe alla base di una decisione mentre a Salerno questo stop non c'è stato. Perché?

«C'è stato un confronto con i revisori dei conti da parte dell'Autorità portuale di Napoli e, grazie al confronto con la Regione, il problema è ormai in fase di soluzione».

In uno studio industriale di Napoli si osserva che le opere previste dal Patto per la Campania, in particolare quelle ferroviarie, non avrebbero al momento risorse certe per essere completate, come per la Napoli-Bari: è vero? E le nuove risorse arriveranno anche attraverso la flessibilità riconosciuta

proprio oggi dall'Ue o c'è da essere preoccupati visti i troppi precedenti di opere a rilento e spesso mai terminate nel Sud in particolare?

«Vi sono già risorse per oltre 3 miliardi di euro disponibili e da spendere per la Napoli-Bari e contiamo di pubblicare bandi per oltre 500 milioni nei prossimi giorni. Le risorse per i corridoi europei come la Napoli-Bari e la Napoli-Palermo sono garantite e sicure anche per i prossimi lotti costruttivi. I corridoi europei sono la priorità al Nord come al Sud e debbono anche trasportare merci. Il governo Renzi, inoltre, con la Stabilità 2016 ha fatto per la prima volta una pianificazione pluriennale per le infrastrutture, in particolare con i

contratti di programma Anas e Rfi proprio per dare più certezza di risorse e di pianificazione. Un cambio di passo notevole. Sulla flessibilità il percorso è stato sostanzialmente positivo e avremo le risorse necessarie per le opere previste».

Il piano per le nuove Metropolitane

Le risorse

«Ci sono oltre tre miliardi già disponibili per l'alta velocità Napoli-Bari»

non ha previsto l'atteso "anello" della metro di Napoli: è vero che non è stato possibile inserirlo per via dei contenziosi mai risolti dalla precedente amministrazione regionale con le imprese appaltatrici?

«Nel Piano Metropolitane abbiamo previsto il prolungamento della linee L1 e L8. Abbiamo valutato, con la struttura tecnica di missione coordinata dal professor Ennio Cascetta, che l'anello della metropolitana va ovviamente completato. La cosa è allo studio perché non è possibile al momento prevedere esattamente le risorse necessarie, per via di un notevole contenzioso con le imprese a seguito del fermo lavori del 2010».

A che punto è la cabina di regia? E i Patti sono davvero la scommessa vincente per il rilancio del Mezzogiorno?

«La cabina di regia sta portando avanti un lavoro costante e fruttuoso. I patti hanno avuto il pregio di mettere a sistema le principali iniziative che convergono a Sud a rendere chiaro il disegno. Sono senz'altro un'opportunità da cogliere e una attenzione del Governo attorno alla quale si possono consolidare molte iniziative non estemporanee ma di sostegno stabile a uno sviluppo non assistito. Il Sud è la scommessa più importante di questo governo».



No ai campanilli
Il decreto sulla nomina del presidente dell'autorità unica di Napoli arriverà entro l'estate



Damiano

«Un passo in avanti contro l'austerità: l'Italia ha scelto di difendere lo Stato sociale»



Saccoccia

«La crescita resta modesta: per una vera ripresa serve un piano per i consumi»



Brunetta

«In cambio di un piatto di lenticchie faremo sacrifici per ripianare conti disastrosi»



Le sanatorie
Condivido la valutazione del Consiglio di Stato: istanze locali possono frenare la riforma.



Gli incentivi
In arrivo duecento milioni per incentivare il trasporto delle merci su navi con i bandi della Legge di stabilità



Rapporto Svimez-Unindustria

Campania, solo mezzo milione di opere al 2020

Napoli. Dei quasi 14 miliardi di opere previste per l'area napoletana nell'orizzonte 2020 ne sono disponibili poco più della metà, 7,7 miliardi, di cui solo poco più di mezzo miliardo sono stati attualmente programmati. È questo lo stato di salute dell'area metropolitana del capoluogo campano nella fotografia dell'ultimo rapporto sulla mobilità di **svimez** redatto insieme all'Unione industriali di Napoli e presentato lunedì scorso a Palazzo Partanna.

Dei 13,9 miliardi da spendere nei prossimi quattro anni per ammodernare l'*hardware* dei trasporti, ne sono disponibili solo 7,7 miliardi. Ce ne vorrebbero altri 6,1 miliardi per andare in pari. Se a queste cifre si considerano però soltanto i fondi programmati, la situazione non è delle migliori: sono solo 528 milioni gli investimenti approvati.

Ferrovie. La situazione di maggiore incertezza riguarda la rete ferroviaria, per la quale a fronte di 5,7 miliardi di fabbisogno ne sono disponibili solo 1,9 miliardi, il 34,5 per cento: ne mancano 3,7 miliardi. La quasi totalità delle opere di questo tipo riguarda l'alta velocità/alta capacità Napoli-Bari, per la quale sono previsti investimenti per 5,2 miliardi ma di cui ne sono disponibili solo 1,8 miliardi. «Reperire finanziamenti è necessario per non lasciare le opere incomplete. Speriamo a fine anno di partire con le aggiudicazioni per la Napoli-Bari», commenta il sottosegretario ai Trasporti Umberto Del Basso de Caro.

Il patto Renzi-De Luca. Al corollario di cifre si aggiunge il recente "Patto per lo sviluppo della Regione Campania" stipulato tra il premier Matteo Renzi e il governatore campano Vincenzo De Luca. Un'intesa in vista di un accordo ancora da venire che quindi non gode ancora contenuti, se non di indicazioni. Infatti, **svimez** e Unindustria osservano che questo protocollo d'intesa riguarda un numero limitato di opere, che per altro non sono ancora note. Per ora il patto Renzi-De Luca **ind-**
segue in ultima pagina

Campania

ca solo un fabbisogno di 3,5 miliardi da includere nel paniere da 13,9 miliardi.

«È un cane che si morde la coda -commenta il coordinatore per la logistica del ministero dei Trasporti Ennio Cascetta-. Si fanno cattivi progetti, non si spende, e i fondi mancano. In Campania bisogna riprendere decine di progetti vecchi di dieci anni, non più sostenibili. Oggi non serve più il terzo aeroporto di Grazzanise, l'autostrada Telesina ma serve finire la metropolitana».



Sabino Cassese: sono le Regioni che hanno tagliato le gambe al Sud

Le Regioni finiranno per ammassare il Sud. Sabino Cassese spiega che sono subentrate alla Cassa del Mezzogiorno, ma stanno facendo molto peggio. Dal 2008, 500 mila giovani hanno abbandonato il Mezzogiorno. L'area ha perso 13 punti di Pil e ha subito il 60% delle perdite di lavoro. Costano di più le pensioni di invalidità; le Regioni e i Comuni del Sud hanno più dipendenti e una spesa per abitante superiore a quelli del Nord; il trasporto costa di più. Visto che il 90% della dirigenza pubblica è composto da meridionali, sarebbe il caso di chiedersi che cosa hanno fatto finora.

Adriano a pag. 5

Lo dice Sabino Cassese: sono infatti subentrate alla Cassa del Mezzogiorno facendo molto peggio

Le Regioni ammazzano il Sud

Dal 2008 ben 500mila giovani hanno lasciato il Meridione

DI FRANCO ADRIANO

Il calendario del Sud è fermo al 2008. Da allora hanno abbandonato il Mezzogiorno 500mila giovani. L'area ha perso 13 punti di Pil e con solo il 26% degli occupati ha subito il 60% delle perdite di lavoro avvenute in Italia. Perfino il dato simbolico della natalità è stato superato, nel 2010, con 1,42 figli in media al Nord, contro 1,34. Complice la crisi economica, certo. Ma nelle «Lezioni sul meridionalismo» a cura del giudice emerito della Corte costituzionale, Sabino Cassese, edito da *Il Mulino*, che raccoglie lezioni tenute al Centro Dorso di Avellino, si scopre che il Sud di oggi è molto meglio del Sud di ieri (seppure a macchia di leopardo), ma è peggiorato di molto se paragonato a quanto si sta verificando nell'Italia del Nord e in Europa.

Domanda. Se il Sud non fosse in ritardo potremmo correre al livello della Germania, invece la questione meridionale è stata dimenticata. Perché?

Risposta. Lei ha detto che è stata dimenticata. Dietro a questo aspetto c'è un problema

istituzionale che si è creato nel 1970. Infatti, dal 1948 la questione meridionale era considerata una questione nazionale con l'istituzione per legge della Cassa per il Mezzogiorno, ma nel momento in cui sono state istituite le Regioni ha assunto una dimensione locale. Di che si interessava la Cassa per il Mezzogiorno? Dell'agricoltura e dei lavori pubblici. E chi si interessa, oggi, dell'agricoltura e dei lavori pubblici? Le Regioni. Quindi, è corretto dire che abbiamo voluto passare la questione meridionale nelle mani delle regioni.

D. La convinzione che occorra tenersi alla larga dal Sud e che meno si dà spazio alla questione meridionale e meglio vadano le cose non potrebbe rivelarsi davvero più vantaggiosa?

R. No. Dobbiamo riaprire questo capitolo anche se è complicato. Fin dagli Anni 50 è stata valutata come una questione relativa allo scarso sviluppo di tipo istituzionale e finanziario. Quindi, si pensò di dare istituzioni più moderne e più soldi al Sud. Ora, invece, abbiamo una visione molto più complessa messa in luce dal pensiero economico, in particolare quello divulgato in un libro di grande successo: «Perché falliscono le nazioni» di Daron Acemoglu,

professore al MIT di Boston, e James A. Robinson, professore ad Harvard. Il punto è che le istituzioni fanno corpo con la società e se la società continua ad assumere atteggiamenti superati, le istituzioni rimangono arretrate. I dati che ho riassunto nel mio saggio, che provengono dal libro «La lista della spesa» di Carlo Cottarelli, sono eloquenti: il Sud costa di più per pensioni di invalidità in rapporto alla popolazione; le regioni e i comuni del Sud hanno un numero di dipendenti e una spesa per abitante superiori a quelli del Nord; le regioni del Sud pagano corrispettivi per costo-chilometro per trasporto molto più elevati rispetto al Nord. Questi sono dati molto preoccupanti perché riguardano le Prefetture, le Regioni, i Comuni, l'Inps... Un quadro preoccupante perché riguarda tutti: in poche parole lo Stato riesce a essere efficiente dove la società è meno arretrata ed è inefficiente dove è più arretrata.

D. Lei nel libro cita il senatore del Regno d'Italia, Leopoldo Franchetti, che nel 1877 scriveva: «I funzionari pubblici non debbono essere siciliani». Poi



sottolinea che più di due terzi del personale pubblico è meridionale con punte fino al 90% nei ranghi alti (lo era alla fine degli anni '80 ma dice di aver buon motivo di credere che la situazione non sia cambiata). Infine, si chiede: se il Sud si è impadronito dello Stato e delle istituzioni perché i meridionali che operano nelle «stanze dei bottoni» non hanno fatto di più per la loro terra? Sembra un'accusa di tradimento. Che cosa risponde?

R. Forse è eccessivo dire che si tratta di tradimento. Ma è una domanda che sorge naturale, che chiunque potrebbe porsi. Se c'è stata dagli inizi del '900 una cosiddetta meridionalizzazione dello Stato, fenomeno rilevato da Francesco Savèrio Nitti in un saggio del 1900 e poi discussa da tanti personaggi come Gaetano Salvemini, e se lo sviluppo del Mezzogiorno dipende in larga misura dallo Stato, la domanda è: ma tutti questi meridionali che hanno svolto un ruolo importante nello Stato, perché non se sono preoccupati?

D. Mi faccia capire: sarebbe sufficiente non affidare la questione meridionale ai meridionali?

R. Di certo c'è da chiedersi se sia un bene lasciare il Mezzogiorno nelle mani dei soli meridionali. Tuttavia bisogna anche aggiungere che gli stessi meridionali quando devono agire nel Mezzogiorno incontrano i limiti che derivano dal contesto. Questo fenomeno iniziò con i meridionali che scapparono dai Borboni: il regime illiberale e autoritario e poco rispettoso dei diritti fondamentali dei cittadini del Regno delle Due Sicilie spinse tanti, penso per esempio a Francesco De Sanctis, a fuggire nel Nord. Quegli stessi meridionali andarono al governo e tuttavia non riuscirono a creare le condizioni di uno sviluppo uguale a quello

del Nord. Il contesto ebbe la meglio. Noi dimentichiamo sempre gli effetti del contesto: l'ambiente fisico, i valori morali, il familismo, le culture nell'ampio senso antropologico, le attitudini personali, le aspirazioni... tutto ciò condiziona, e molto, l'esito.

D. Perciò l'avellinese Guido Dorso, cui il libro è dedicato, diceva che il secondo tempo dei veri meridionalisti era quello della verifica sul tradimento delle ragioni del Mezzogiorno.

R. Dorso vedeva la soluzione di questo problema, sulla linea di Gaetano Mosca, nelle élites. C'è quella famosa frase di Dorso per il quale basterebbero «100 uomini d'acciaio».

D. Anche perché un secolo di interventi speciali e straordinari ha evidentemente stufato gli italiani tanto da far nascere perfino, per reazione, una questione settentrionale. Tra i giovani, lei ne vede qualcuno di questi 100 uomini d'acciaio?

R. Il problema degli interventi nel Mezzogiorno potrebbe essere illustrato ricorrendo alla metafora dell'acquedotto che perde. È stata portata acqua al Mezzogiorno, sono state date risorse, ma quest'acqua è stata calata in tubi che perdevano. Come nel famoso acquedotto pugliese, il 20% di questa acqua è andata perduta. Oggi, la mia impressione è che specialmente nei giovani meridionali c'è l'idea, che esisteva già in passato, ma che si è accentuata, che c'è una sola soluzione, quella di fuggire dal Sud. E, infatti, c'è una ripresa di emigrazione. L'ultimo rapporto **SWISS** a questo riguardo è impressionante. Basta parlare con qualsiasi sindaco delle aree interne.

D. Nel suo libro è citato il caso dei sardi che addirittura sarebbero a rischio di estinzione...

R. Sì. Specialmente nelle aree interne del Sud si pone

la questione dello spopolamento.

D. Tra le emergenze del Sud ne sceglierebbe una da cui cominciare?

R. Ne ho scritto riguardo al caso Tempa Rossa. Si tratta del blocco decisionale. Se l'incapacità del nostro sistema di decidere diventa ancora più forte nel Mezzogiorno, la conseguenza è che tutto si ferma. Il libro di Luisa Torchia, «I nodi della pubblica amministrazione», è impressionante perché racconta la questione degli investimenti pubblici in Basilicata, che ha trovato fonti di energia e potrebbe fare passi da gigante. Invece che sta succedendo? Da un lato gli enti locali si comportano come dei tagliatori: chiedono royalties addirittura per pagare concerti rock o dare salari di cittadinanza alla popolazione, e quindi ritardano nel dare le autorizzazioni. Dall'altro c'è la corruzione su cui intervengono le procure, per cui tutto si blocca. Il petrolio in Basilicata in alcune zone sgorgava come da una sorgente, dopodiché ci hanno messo 20 o 30 anni per le prospezioni, poi per la coltivazione. E siamo ancora all'inizio.

D. Eppure in molti sostengono che il Sud dovrebbe puntare veramente su un solo settore: il turismo. Che ne pensa?

R. È una vecchia idea che risale addirittura a prima dell'Unità d'Italia. «Sud giardino d'Europa». Sud: luogo di vacanze. Certo, c'è il sole. Ma secondo lei è possibile una società di questo tipo? Prenda la Florida, un luogo nel quale le persone che vivono nei ghiacci di Boston e New York vanno a svernare o risiedere quando vanno in pensione. Ma forse che la Florida è diventato un paese di vecchi? No. E anche uno Stato dove c'è uno sviluppo economico e produttivo notevolissimo. E che facciamo noi in Italia, il ghetto delle vacanze? E, a ottobre, il Sud che fa? Chiude? Per poi riaprire il maggio o giugno successivo?

—© Riproduzione riservata—

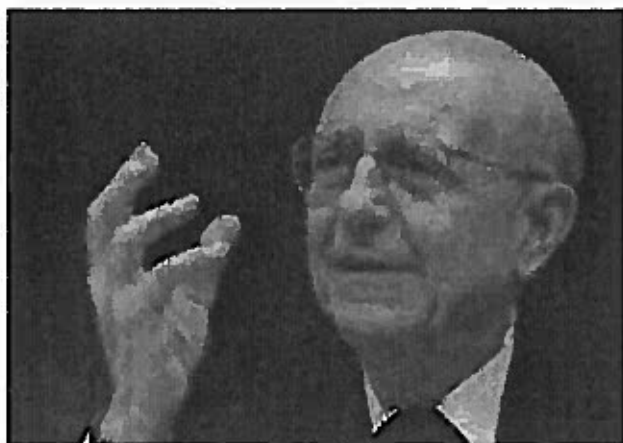


Prendiamo il petrolio in Basilicata. Gli enti locali si comportano come taglieggiatori nei confronti delle imprese: chiedono royalties anche per pagare concerti rock o per dare salari di cittadinanza. Dall'altro c'è la corruzione su cui intervengono le procure, per cui tutto si sblocca. E le imprese se ne vanno

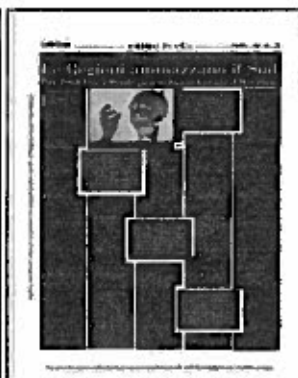
Ati tempi dei Borboni molti giovani meridionali fuggirono verso il Nord per reagire a quel regime illiberale. Ma quando andarono al governo non riuscirono a creare un sviluppo uguale a quello del Nord perché dovettero misurarsi con gli effetti anti sviluppo del contesto: ambiente fisico, morale, familismo

Dato che lo sviluppo del Mezzogiorno dipende in larga misura dallo Stato, la domanda che si deve porre è: visto che il 90 per cento delle dirigenze pubbliche è composta da meridionali che svolgono un ruolo molto importante nello Stato, perché non si sono preoccupati dello sviluppo della loro zona di origine?

Chi dice che il Sud dovrebbe puntare sul turismo, non si rende conto che la Florida, dove si trasferiscono i pensionati di Boston e di New York, non è un paese per soli vecchi ma è uno stato sviluppato. Col solo turismo, a ottobre, il Sud, dovrebbe chiudere fino al giugno successivo



Sabino Cassese



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 109293

L'ITALIA E L'EURO: UNA STORIA SEGNA TA DA UN DESTINO TRAGICO. O NO?

► L'intervento del "Telegraph" di Londra sulle prospettive del Belpaese se rimane nella moneta unica. Secondo l'editoriale di Ambrose Evans-Pritchard, uno dei più autorevoli opinionisti del giornale britannico, dalla crisi italiana non si esce «con i vincoli paralizzanti dell'unione monetaria»

di Giuseppe Brienza

«Il tempo stringe per l'Italia, bloccata in una deflazione da debiti e alle prese con una crisi bancaria che non può affrontare con i vincoli paralizzanti dell'unione monetaria». Così ha scritto martedì scorso sul "Telegraph" di Londra il direttore della sezione affari economici e finanza internazionale Ambrose Evans-Pritchard. Il suo pezzo ha un titolo addirittura esplosivo: "L'Italia deve scegliere fra l'euro o la propria sopravvivenza economica" (cfr. Ambrose Evans-Pritchard, Italy must choose between the euro and its own economic survival, in "The Telegraph", 11 maggio 2016 - www.telegraph.co.uk).

«Dal picco della crisi - prosegue nella sua disamina l'autorevole editorialista del giornale britannico -, il prodotto interno lordo si è ridotto del 9% e la produzione industriale del 25%. Ogni anno la percentuale del debito rispetto al Pil sale: 121 per cento nel 2011, 123 nel 2012, 129 nel 2013, 132,7 nel 2015. Lo stimolo della Banca centrale europea svanirà prima che l'Italia riuscirà a uscire dalla stagnazione [...] La finestra globale si sta chiudendo».

Se le cose continuano così, aggiunge Evans-Pritchard, «L'Italia precipiterà in una nuova crisi, forse all'inizio dell'anno prossimo, con tutti gli indicatori macroeconomici peggio-

ri rispetto al 2008 e metà paese sull'orlo della rivolta politica». Insomma, «L'Italia è enormemente vulnerabile», a meno che, sibila Evans-Pritchard a poche settimane dal referendum sull'uscita della Gran Bretagna dall'Ue, non manda a quel paese l'Unione monetaria.

L'editoriale chiama anche in causa la **svimez**, cioè l'Associazione per lo "Sviluppo e l'Industria del MEZogiorno", il cui ultimo Rapporto ha denunciato la pessima influenza della demografia italiana sulla situazione economica nazionale. I tassi di natalità italiani, infatti, sono i più bassi dal 1862, «cioè da quando nel Regno delle Due Sicilie a Napoli cominciarono a raccogliere dati statistici» (A. Evans-Pritchard, art. cit.).

Ambrose Evans-Pritchard, nato a Oxford nel 1957, si occupa di politica e finanza internazionale da circa trent'anni. È entrato al Daily Telegraph nel 1991, come corrispondente prima da Washington e poi da Bruxelles. Da anni predica da Londra che quella che sta vivendo l'Italia non è una crisi del debito, bensì una stagnazione economica. Per uscire da questo quadro economico negativo ha bisogno di imboccare

una sola via: operare una svalutazione monetaria. Ma, per farlo, deve ritornare alla propria moneta nazionale. L'Italia, infatti, secondo Evans-Pritchard, non dovrebbe stare nell'Eurozona per un semplice motivo: non gli conviene stare in un sistema monetario fatto "ad uso e consumo" della Germania.

Perché l'Italia si trova in un «punto di non ritorno»? Semplice, è la sua risposta: «L'Italia sta nella moneta sbagliata. Non dovrebbe rimanere affatto in un'unione monetaria tedesca».

Sul Telegraph anche negli anni scorsi ha sempre sostenuto che lo scivolone dell'Europa verso la deflazione è stato un «tradimento» nei confronti del Sud Europa. Pare esagerato, ma è la pura e semplice verità e per dimostrarlo snocciola diversi grafici chiarificatori. Ma uno solo, forse, ci basta, per capire la crisi della nostra Italia. Lo presentiamo ai nostri lettori traendolo dal sito del giornale britannico di Evans-Pritchard: chiunque può vedere il trend del debito pubblico nazionale e confrontarlo con l'entrata in vigore dell'euro... ■

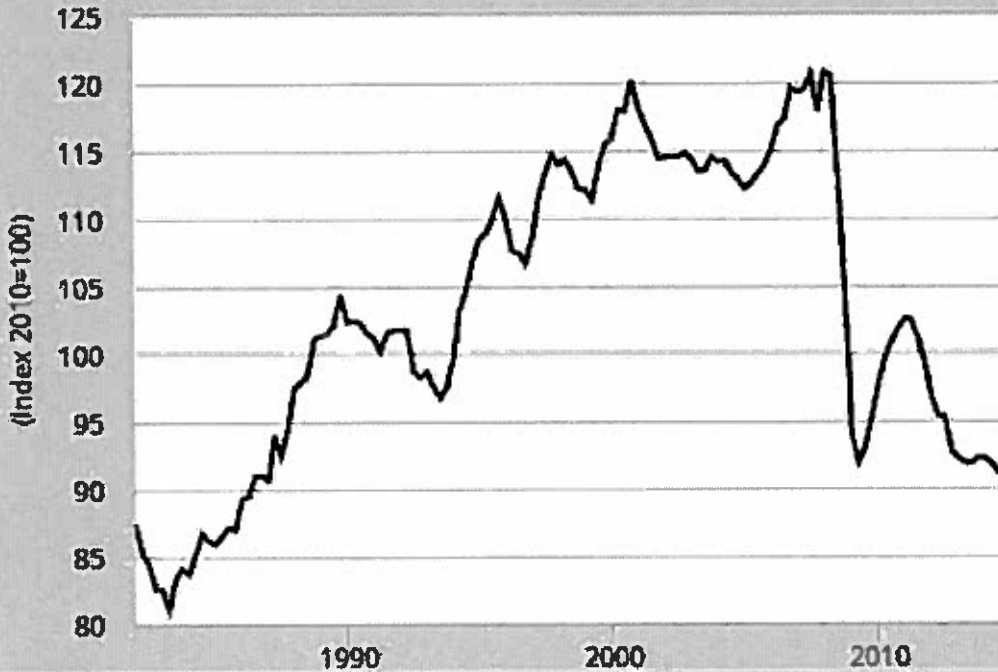


Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

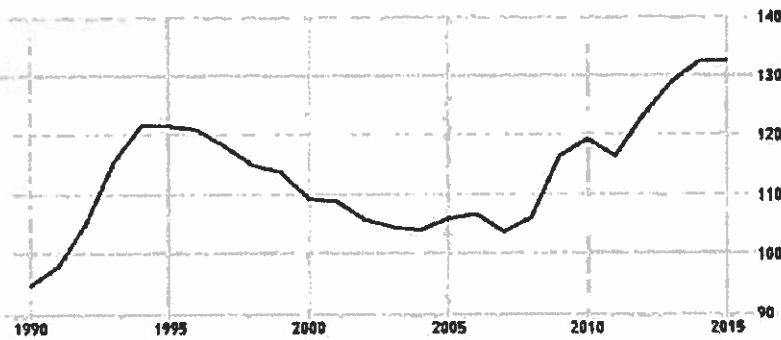


FRED

— Production of Total Industry in Italy



ITALY GOVERNMENT DEBT TO GDP



SOURCE: WWW.TRADINGECONOMICS.COM | EURSTAT



Codice abbonamento: 109293

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



«Non tutelata la salute di 182 cittadini»

La Ue processa l'Italia per i fumi dell'Ilva

di ANTONIO CASTRO

Il tempo stringe per l'Ilva. E tra pro-

cedure d'infrazione, denunce e processi vari, le nubi che si addensano non promettono nulla di buono. Entro fine maggio - così come pre-

vede il bando varato dal governo a inizio anno - si dovrà procedere a depositare le offerte vincolanti per arrivare alla vendita o all'affitto (...)

segue a pagina 13

Si muove la Corte europea dei diritti umani

Italia sotto processo per l'Ilva «Non ha tutelato i cittadini»

*Lo Stato sarebbe colpevole di non aver difeso la salute di 182 abitanti di Taranto
Il gruppo intanto dovrà essere ceduto entro il 30 giugno: lo vogliono francesi e turchi*

... segue dalla prima

ANTONIO CASTRO

(...) del gruppo Ilva (e delle controllate), per arrivare alla cessione il 30 giugno. Ma i pasticci rischiano di sommersi e far naufragare anche questo estremo tentativo di salvataggio.

Infatti ieri si è scoperto che lo Stato italiano è formalmente sotto processo (dal 27 aprile) di fronte alla Corte europea dei diritti umani di Strasburgo, con l'accusa di non aver protetto la vita e la salute di 182 cittadini di Taranto dagli effetti negativi delle emissioni dell'Ilva. A rivolgersi a Strasburgo sono stati, nel 2013 e nel 2015, 182 cittadini che vivono a Taranto e nei comuni vicini. Nel ricorso sostengono che «lo Stato non ha adottato tutte le misure necessarie a proteggere l'ambiente e la loro salute, in particolare alla luce dei risultati del rapporto redatto nel quadro della procedura di sequestro conservativo e dei rapporti Sentieri». I ricorrenti contestano inoltre al governo il fatto di aver autorizzato la continuazione

delle attività del polo siderurgico attraverso i cosiddetti decreti "salva Ilva".

Come se non bastasse continua il botta e risposta con Bruxelles sui ventilati aiuti di Stato: o meglio sui fondi (300 milioni) concessi all'Ilva in attesa della cessione e che in Ue ritengono aiuti indebiti, mentre Roma li derubrica a prestito ponte da restituire.

Tutto questo a meno di 40 giorni dal termine ultimo per definire la cessione o l'affitto del più grande impianto siderurgico d'Europa. Da settimane, infatti, i maggiori player mondiali dell'acciaio si stanno attrezzando per questo "ultimo miglio". E non si tratta solo di mettere le mani sugli altiforni italiani (Ilva è il maggiore impianto a ciclo integrato, oltre 15 milioni di metri quadrati, una capacità produttiva a pieno regime di circa 10 milioni di tonnellate). In ballo c'è l'apporto diretto all'economia del nostro Paese garantito dall'Ilva. Uno studio dello **SVIMEZ** spiega quanto l'intera industria italiana dipenda dall'Ilva. Nel solo triennio 2013-2015 il crollo produttivo del gruppo tarantino ha provocato un ef-

fetto boomerang sull'intero Paese: si stima che siano andati persi ben 10 miliardi di Pil.

Tralasciando il can can politico giudiziario che l'Ilva porta in dote, la decisione del governo di vendere ad uno dei 25 pretendenti è una decisione di pura strategia industriale.

Se si dovesse scegliere un corteggiatore che dovesse spolpare la balena pugliese, a Taranto (e negli altri 7 siti) resterebbe ben poco. Proprio per questo a Palazzo Chigi si stanno soppesando pro e contro delle proposte in arrivo.

Fra i pretendenti stranieri ci sono i turchi del gruppo Erdemir, gruppo che sembra godere delle simpatie della maggioranza. Con quasi 13 mila dipendenti (poco meno del 14mila ancora a stipendio/Cig dell'Ilva), la società turca potrebbe essere il partner individuato per mantenere il controllo del setto-

re. Certo non si tratta di un gigante però ha tra i suoi azionisti principali il fondo pensione delle forze armate turche (Oyak). E ai turchi, che intendono allargarsi in nuovi mercati, con il marchio Ilva si potrebbero aprire molte porte.

Ieri è presa a (ri)circolare la notizia (Adnkronos), che Cassa depositi e prestiti sarebbe pronta a mettere su questa operazione una fiches di minoranza. Un intervento motivato con l'Antitrust Ue dalla necessità di preservare l'Ilva in quanto "campione nazionale della siderurgia". Certo c'è anche la proposta del colosso franco indiano ArcelorMittal in cordata con Margegaglia. Il gruppo italiano vorrebbe controllare il 15 e il 20% della nuova Co. Ma i sindacati temono troppe sovrapposizioni e esuberanti a non finire.

C'è da giurarci: le prossime 2 settimane saranno caldissime, quasi quanto un altoforno, che si sta cercando di salvare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA