

## L'INTERVENTO MICHELE PIZZAROTTI

## «Danni economici al sistema Italia»

■ «In un momento così delicato per la nostra economia, rimaniamo fortemente meravigliati dalle valutazioni di alcuni nostri governanti che invece di fare tutti gli sforzi possibili per rilanciare l'economia e lo sviluppo del territorio, ritardano ingiustificatamente la realizzazione di infrastrutture progettate, approvate e finanziate». Ad affermarlo è Michele Pizzarotti, presidente del Comitato Grandi Infrastrutture dell'Ance (l'associazione nazionale dei

costruttori edili). «Oltre alla Campogalliano-Sassuolo, la Cispadana e il passante di Bologna non vanno dimenticati i progetti Tav sulla Torino Lione e la Brescia Verona Padova - tiene a sottolineare Pizzarotti -. Questa politica che rimette in discussione quanto pianificato da lungo tempo, oltre a causare danni economici alla regione Emilia Romagna e al sistema Italia in generale, mette in difficoltà molte aziende che vedono non solo svanire le proprie

previsioni e i propri programmi di lavoro, ma soprattutto non potranno garantire alle proprie maestranze quella continuità di lavoro che pareva essere una certezza. Confidiamo in un ripensamento delle decisioni assunte da parte del Ministero dei Trasporti per poter contribuire ad un'inversione di tendenza alla decrescita del prodotto interno lordo, da più parti considerata ormai certa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Tutto fermo Un rendering della bretella Campogalliano-Sassuolo, al momento bloccata.

L'appello del mondo delle imprese: «Non arrendiamoci all'immobilismo, così perdiamo il passo con l'Europa»

# Buia e Sassi avvertono: «L'Emilia è strategica»

la bre  
tella

La bretella Campogalliano-Sassuolo prevede un'estensione di 25,5 chilometri di cui 14 come collegamento tra l'interconnessione A22-A1. Previste anche due gallerie: una poco prima di Magreta, di 506 metri, l'altra già in territorio sassolese, di 268 metri.

■ «Dopo un iter procedurale lungo 17 anni, a soli due mesi dall'apertura dei cantieri, la Campogalliano-Sassuolo viene fermata per essere sottoposta alla valutazione dei costi-benefici. Una scelta incomprensibile per un'infrastruttura fortemente voluta dal territorio visto che permetterebbe un collegamento veloce tra A1 e A22 come auspicato da almeno 40 anni. Così come appare incomprensibile il blocco della Cispadana». E' duro il commento di Gabriele Buia, presidente nazionale dell'Ance. «Non è accettabile che il processo decisionale possa durare tutto questo tempo bloccando infrastrutture strategiche - avverte - indispensabili per l'intera economia del Paese, per lo sviluppo del territorio, per il turismo, per migliorare la vita quotidiana dei cittadini che ogni giorno vivono enormi disagi sulla propria pelle».

«Chi pagherà il conto di tutto questo? Di stop in stop il Paese muore: meno sviluppo, meno benessere sociale, meno lavoro, meno servizi». Ampliando poi il discorso a livello nazionale. «quello che sta accadendo in Emilia Romagna è comune a tutto il territorio italiano - sottolinea Buia - come emerge chiaramente dalle centinaia di segnalazioni che arrivano ogni giorno sul nostro sito sbloccacantieri.it, che ha recensito finora oltre 600 opere ferme, per un valore complessivo di oltre 36 miliardi di euro. Arterie stradali, opere idriche, scuole, interventi di messa in sicurezza di infrastrutture e edifici utili ai cittadini che rimangono impantanati nel processo decisionale.

Non possiamo arrenderci all'immobilismo. Dopo il fallimento della legge di bilancio che doveva rilanciare gli investimenti e del decreto semplificazioni che ha prodotto un nulla di fatto occorre subito un decreto sbloccacantieri con alcune misure di snellimento delle procedure e norme chiare e facilmente applicabili che possano far partire i lavori di manutenzione e di messa in sicurezza del nostro Paese e un processo di vera rigenerazione delle città».

## UNIONE PARMENSE DEGLI INDUSTRIALI

«L'Emilia-Romagna riveste un ruolo strategico nel contesto italiano: per la sua posizione geografica, di collegamento tra il centro della nostra penisola e il nord d'Italia e da lì in Europa, e per la sua forza produttiva, che la conferma quasi sempre ai vertici della classifica nazionale per capacità di fare, esportare, investire e innovare - sottolinea Annalisa Sassi, presidente Unione Parmense degli Industriali -. Per questo l'annuncio blocco agli investimenti infrastrutturali proprio nella nostra regione preoccupa il mondo industriale. Oltre ad andare nella direzione opposta rispetto alla necessità di dotare questo Paese di infrastrutture adeguate a sostenere lo sviluppo, appare una scelta che mina la competitività del sistema produttivo regionale e del suo comparto logistico, che sta vedendo una forte fase di sviluppo in termini tecnologici e di volumi e che rischia di perdere il passo rispetto al resto d'Europa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'EDITORIALE

## E adesso che fine farà Alitalia?

di Aldo Tagliaferro

La storia di Alitalia è travagliata. Basti a grandi linee - ricordare che con la liberalizzazione del settore in Europa nel 1992 il panorama cambiò radicalmente facendo esplodere il concetto di low cost, affermatosi nel settore aereo prima che altrove. Alitalia non seppe leggere il cambiamento, mantenendo un modello di business vecchio su tratte non redditizie e senza concludere accordi soddisfacenti con i grandi partner strategici Air France e Klm che la relegarono a un ruolo subalterno. Né andò meglio l'operazione AirOne perché il «progetto Fenice» servì solo a Banca Intesa per rientrare dell'esposizione con Carlo Toto aumentando le fila dei cassintegrati. Fallita la vendita architettata da Prodi a Air France per l'intervento «sovranista» di Berlusconi nel 2008, Alitalia è incappata infine nella gestione fallimentare di Etihad, che si è tenuta le remunerative rotte a lungo raggio lasciando che Alitalia si rompesse le ossa contro EasyJet e Ryanair. Conclusione: negli ultimi anni Alitalia ha perso in media poco meno di 500 milioni di euro l'anno, quasi 2 milioni al giorno nei momenti più bui.

● ● ●

Dunque chiediamoci: vale la pena in nome dell'italianità tenere in vita un'azienda che i numeri dimostrano non stare in piedi? Possiamo accontentarci che le perdite del 2018 (154 milioni) si sono dimezzate rispetto ai 312 milioni dell'anno prima? Hanno ancora senso le levate di scudi quando si avvicina un partner credibile come Lufthansa e mette in chiaro che il personale va ridotto perché l'azienda sia sostenibile? E soprattutto: il rigurgito di nazionalizzazione dove ci condurrà?

Già, perché in questa storia disgraziata il governo (ma parecchie colpe partono da lontano) al di là che deve preoccuparsi di restituire entro il 30 giugno i 900 milioni del prestito ponte e si deve difendere dall'accusa di aiuto di Stato, marcia dritto verso la (ri)nazionalizzazione. L'ultima bozza del progetto in discussione in questa che pare essere la settimana cruciale per capire il destino della compagnia, vede insieme al 40% Delta e EasyJet, ma tutto il resto finirebbe in mani pubbliche, Fs fino al 30%, il Mef al 15-20% e il restante 10-15% a partecipate pubbliche con l'immane Cdp. Si vede che il vecchio adagio di Andreotti valido per tutte le partecipate pubbliche («I pazzi si distinguono in due tipi: quelli che credono di essere napoleone e quelli che credono di risanare le Fs») non è più di moda.

● ● ●

Così, mentre Salvini tuona che non si vende allo straniero e Di Maio dice candidamente ai sindacati che la presenza dello Stato è una garanzia per l'occupazione (peccato che per anni abbia detto il contrario), viene da chiedersi perché mai ad esempio le Fs che fanno un altro lavoro e macinano pure utili (a spanne, tanto quanto perde Alitalia...) debbano imbarcarsi in un'avventura del genere? Se si vogliono integrare binari e piste aeree non è necessario essere gli unici proprietari: basta guardare come funziona all'estero. Ma chiediamoci anche il senso della presenza di un vettore internazionale mondiale come Delta e uno low cost come EasyJet con una quota di minoranza? Ovvio, una bad company (sempre a carico nostro) finirebbe per accollarsi i debiti e le due compagnie metterebbero le mani sulle rotte che - rispettivamente - fanno più gola limando al contempo flotta e dipendenti in un'azienda «ripulita». Insomma, la finta nazionalizzazione risulterebbe in un accrocchio azionario di rara eterogeneità e destinato a una convivenza improbabile. Alternative? Cambiare il business di Alitalia richiederebbe anni e investimenti: non ci sono né tempo né soldi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA