

Economia & lavoro

Un progetto per cambiare il porto di Napoli

Il porto di Napoli, ritorna alla città e con l'abbattimento delle barriere prende il via anche il progetto di far diventare una «sotterranea» via Acton, in modo da realizzare, un'isola pedonale che parte da Castel dell'Ovo fino al mare, di fronte alla stazione marittima che diventerà punto di attracco delle navi da crociera e sotto la quale dovrebbe essere realizzato un grandissimo parcheggio. L'isola comprenderà tutta piazza Municipio, i giardini di Palazzo Reale, piazza del Plebiscito, il Maschio Angioino, il San Carlo, il lungomare. Il ministro dei trasporti, Claudio Burlando che ha dato il suo appoggio alla iniziativa, prenderà contatto con il ministro delle Finanze affinché sia possibile lo spostamento delle barriere doganali. Il sindaco Bassolino, parlando di questa che diventerà una delle «isole pedonali» più grandi ed affascinanti del mondo, ha preso contatto anche con il sottosegretario Bargone per gli aspetti di competenza del dicastero dei Lavori Pubblici. A Napoli verrà anche ristrutturato il pontile di Bagnoli lungo 700 metri e largo 20, con una spesa di 3 miliardi.



Una veduta del porto di Napoli, sotto il ministro dei Trasporti Claudio Burlando

G. Arnone-P. Tre/Agf

Alta velocità anche via mare

Il ministro Burlando ed i trasporti per il Sud

Il ministro dei Trasporti Claudio Burlando annuncia da Napoli la rotta ad «alta velocità via mare», collegamento super rapido tra la città partenopea e Palermo. L'incontro con Bassolino sul futuro del porto di Napoli. Gli impegni del ministero per il Mezzogiorno: «Il Sud non è dimenticato». Da Gioia Tauro all'autostrada Salerno-Reggio Calabria. «Ci sono troppe polemiche inutili», accusa il ministro. Punto per punto tutti i progetti da attuare.



to il paese. Quando non puoi usare una parte del tuo territorio è uno spreco. Quando realizzi un porto come Gioia Tauro e non realizzi le infrastrutture il risultato è lo spreco di una risorsa.

E le polemiche sul ponte sullo stretto di Messina?

Ci sono due problemi per quanto riguarda lo stretto di Messina: il primo è che dobbiamo velocizzare il trasporto in questo tratto di mare, il secondo è che le polemiche politiche sono inutili quando ancora non c'è un giudizio tecnico definitivo della fattibilità dell'opera. Il governo ha deciso, visto che erano già stati spesi 100 miliardi, di completare il progetto. Poi il Parlamento lo discuterà, l'esecutivo farà le sue proposte e si deciderà se realizzarlo o meno.

C'è stata un'altra polemica: da nord al sud si può camminare velocemente lungo le due dorsali, ma in orizzontale ci sono serie difficoltà. Che cosa risponde?

Abbiamo deciso di procedere sui diversi progetti: Caserta-Foggia, Catania-Siracusa, Messina-Catania, Orte-Falconara, Genova-Ventimiglia.

Variante di Valico, Salerno-Reggio Calabria: l'elenco delle polemiche è lungo...

Anche qui, un po' strane. Visto che per la variante di Valico si è discusso per 20 giorni qualcuno

pensava, al sud, che ci fossimo dimenticati della Salerno-Reggio Calabria. Invece la verità è che su questo progetto per la seconda non c'erano contrasti. Quando ho poi detto che questa opera si sarebbe fatta anche prima della variante di Valico, però ero a conoscenza dell'esistenza dei finanziamenti, sono stato accusato di favoritismo. Sono entrambe opere necessarie...

Polemiche con i giornalisti a parte, il riequilibrio fra nord e sud come si fa?

Un solo esempio: nella finanziaria erano previsti 8900 miliardi per le ferrovie poi ridotti a 7600, ma il 35% destinato al sud, 3190 miliardi. Ebbene, non è stato toccato il che significa che investiremo il 43% delle risorse disponibili e quindi si faranno più cose.

Dopo l'adeguamento per la nautica da diporto delle normative a quelle europee, avete in mente altri provvedimenti?

Gli uffici stanno studiando il problema delle procedure. Le snelliremo, chiaramente tenendo ferme tutte le norme di salvaguardia, cominciando da quelle ambientali. Poi procederemo all'attuazione. I porti per i diportisti mancano al sud come al nord, pensate che i milanesi portano le barche a Mentone, in Francia. Per i diportisti si lavorerà su tutte le coste.

Cgil, Cisl e Uil: prima l'Authority

Stet ai privati? Martedì si decide

NOSTRO SERVIZIO

ROMA. Si stringono i tempi sulla Stet: per martedì sarebbe in programma una riunione dei ministri per le privatizzazioni (oltre al presidente del Consiglio Prodi, anche i titolari del Tesoro-Bilancio Ciampi e dell'Industria Bersani), giusto in tempo per far arrivare mercoledì sul tavolo del cda Iri le direttive sui tempi del collocamento o sulla vendita di alcune attività del gruppo. Intanto, Carlo Azeglio Ciampi ha scritto una lettera a Prodi nella quale riassume le indicazioni del precedente vertice a Palazzo Chigi, svoltosi giovedì.

Ciampi scrive a Prodi

Secondo quanto si è appreso, si starebbe lavorando attorno a una soluzione globale per ciò che attiene il gruppo Stet, tale cioè da prospettare un «programma completo» indicando se e quali aziende «non strategiche» devono essere cedute subito ed eventualmente stabilire un calendario per la partenza dell'offerta pubblica di vendita della Stet.

Calendario che, «finestre» alla mano (si deve tenere conto infatti di possibili intralci da operazioni analoghe in Europa), sembra confermare la possibilità di un collocamento per febbraio-marzo '97.

All'Iri - nel caso della vendita a pezzi di società come Finsiel, Sirti, Seat o Mmp, alcune controllate al 100%, altre con azionisti terzi - si sta nel frattempo studiando il sistema per non «disperdere» i proventi della cessione: tra le ipotesi vi sarebbe la creazione di holding cui conferire le singole attività da vendere.

Privatizzazione «si» ma dopo l'istituzione dell'Authority, con chiare norme anti-trust, e a patto che si salvaguardi il «nucleo essenziale della attuale struttura Stet». È quanto sostengono Cgil, Cisl e Uil in un documento che illustra le proposte sindacali per «promuovere lo sviluppo della società dell'informazione». «Cgil, Cisl e Uil - si legge nel documento - condividono l'esigenza di un rapido processo di liberalizzazione delle infrastrutture e dei servizi. Anche da ciò dipendenti, infatti, il grado di modernizzazione e di sviluppo del paese, in quanto favorisce meccanismi di selezione necessari a stimolare le imprese alla innovazione determinando le condizioni per l'offerta di prodotti a costi inferiori e di qualità superiore». La contemporanea necessità di utilizzare la fase di applicazione delle direttive Cee per cercare, superando i citati ritardi, di realizzare livelli ottimali di competitività sui mercati internazionali è tra le principali ragioni - di politica industriale - che ci fanno propendere decisamente - scrivono i sindacati - a favore di un meccanismo di privatizzazione che salvaguardi il nucleo essenziale della attuale struttura Stet». Secondo le tre confederazioni «la privatizzazione della Stet deve

quindi salvaguardare la valenza di utilità pubblica della società, nell'indicato contesto di liberalizzazione e sviluppo. E sono importanti sia le modalità di privatizzazione in rapporto alla legge di riferimento 474/94, sia la composizione finale del gruppo di controllo». «La collocazione presso il pubblico e gli investitori istituzionali va quindi realizzata con tranches progressive di quote azionarie che consentano di costruire progressivamente - si legge ancora - il nucleo di azionisti di riferimento. Ciò eviterebbe ad esempio un peso influente da parte di industrie fornitrici. Analogo è il motivo di contrarietà a proposte come quella di vendita "a fermo" al sistema bancario».

La posizione del sindacato

Lo Statuto della società - secondo i sindacati - potrebbe essere modificato «pregiurando limiti al possesso diretto ed indiretto di azioni e poteri speciali dello Stato senza scadenza. Altre modalità connesse alla privatizzazione devono essere l'introduzione di un consiglio di sorveglianza e la promozione dell'azionariato dei dipendenti». Per i sindacati, quindi, «la regolamentazione del settore deve essere completata prima della privatizzazione della Stet» per garantire attraverso l'Authority il mercato, gli utenti ed i dipendenti.

I 50 sportelli di Banconapoli passano alla Popolarebrescia

Da ieri passano alla Banca Popolare di Brescia i 50 sportelli del Banco di Napoli del centro nord, facendo seguito alla lettera d'intenti sottoscritta il 29 maggio 1996. Il contratto di cessione sottoscritto ieri e sottoposto alle previste autorizzazioni, prevede che l'acquirente Banca Popolare di Brescia entri nel pieno possesso degli sportelli ceduti del Banco di Napoli del 1 novembre 1996. Da quella data, la Banca Popolare di Brescia subentrerà anche nei rapporti con i clienti degli sportelli del Banco di Napoli oggetto di cessione, senza necessità di alcun adempimento da parte degli utenti. Gli sportelli interessati alla cessione sono tra gli altri tutti quelli di Genova, La Spezia, Savona, Torino, Alessandria, Asti, Novara, Brescia, Bergamo, Pavia, Gorgonzola, Magenta, Lodi, Cinisello Balsamo, Rozzano, Varese, Saronno, Treviso, Conegliano Veneto, Mogliano Veneto, Verona, Legnago, Villafranca, Vicenza, Bassano del Grappa, Udine e Trieste, Parma, Reggio Emilia, Ferrara, Modena, Cesena, Lucca, Prato, Barga, Ancona, Pesaro, Porto Sant'Elpidio, Bolzano.

DAL NOSTRO INVIATO

VITO FAENZA

NAPOLI. «Con i mezzi che ci sono oggi, con i traghetti che possono arrivare a 40 nodi, il collegamento via mare tra Napoli e Palermo sarà molto più veloce di quello via terra, non fosse altro perché è un collegamento diretto, mentre quello lungo la costa costringe ad un ampio arco». Claudio Burlando è sul ponte di volo dell'«Artigliere» la nave della Marina Militare che segue la regata dei velieri delle marine di mezzo mondo partita da Genova. È l'occasione per parlare di tante cose, a cominciare dal Porto di Gioia Tauro. «Bisogna rendersi conto che con Gioia Tauro la portualità italiana non solo è competitiva nel Mediterraneo, cosa che è già una realtà da un paio d'anni, ma anche rispetto ai grandi porti del nord Europa. In quel porto già lavorano 400 giovani, duemila persone sono occupate

nell'indotto, esistono collegamenti con altri 25 scali marittimi»

Le ragioni del successo?

Le navi porta containers sono sempre più grandi, non si possono usare come dei furgoni. Poi è dislocato bene: è sulla terra ferma, rispetto a Malta, è al centro del Mediterraneo rispetto a Aljiras (in Marocco - n.d.r.). Attracco ideale per le navi «giramondo»: 170 navi al mese, duemila l'anno, per un totale di un milione di containers. Cifre da record. Hanno avuto tanto lavoro in così poco tempo che l'addestramento dei nuovi assunti viene fatto dai «gruisti» che hanno una esperienza di sei mesi. C'è crisi da superlavoro, e chi lavora, soprattutto giovani, danno il massimo e questo fa giustizia dei luoghi comuni sulla voglia di lavorare dei meridionali.

Un successo che deve avere dei

supporti infrastrutturali?

È stato appena inaugurato il collegamento ferroviario. Ora ci si deve rendere conto che l'Italia deve andare «via mare». È assurdo non usare i porti ora che li abbiamo. L'esempio della rotta veloce da Napoli a Palermo è lampante. Gioia Tauro è un porto nel quale non andranno mai i piccoli trasporti, per cui questo «rimbalzo» sugli altri scali, con vantaggi per tutti.

Qualcuno ha parlato di un piano trasporti...

Il piano trasporti lo presenteremo fra un anno, sarebbe presuntuoso farlo prima. Ora stiamo applicando le leggi approvate dal parlamento. Esiste uno squilibrio fra nord e sud, ma la polemica su questo mi sembra sciocca. Riequilibrare non è un «regalo» al mezzogiorno, è una cosa che si fa per tut-

IL BOOM DELLE ENTRATE TRIBUTARIE

Nel periodo gennaio-maggio '96, le entrate tributarie di competenza sono ammontate a 200.236 miliardi, con un aumento di 18.316 miliardi (+10,1%) rispetto allo stesso periodo del '95.

Questi i dati più significativi.

Tributo	Gettito in miliardi	Diff. % 96/95
1 Imposte su patrimonio e reddito		
- di cui IRPEF	68.553	+7,2
- di cui IRPEG	12.175	+52,8
- di cui ILOR	7.718	+63,5
2 Tasse ed imposte sugli affari	61.624	+6,1
- di cui IVA lorda	44.340	+4,2
- di cui bollo	3.892	+41,3
- di cui tasse concessioni governative	3.029	+16,1
3 Imposte sulla produzione		
- Oli minerali	15.785	-10,4
4 Monopoli	3.959	+8,0
5 Lotto, lotterie, giochi	4.022	+24,3
6 Imposta patrimoniale imprese	2.834	-13,7
7 Ritenuta d'acconto o di imposta sugli utili distribuiti dalle società	1.056	+45,8

Fonte: Ministero delle Finanze

P&G Infograph

Tra gennaio e maggio crescita del 10,1% rispetto al '95. Non incassati 28 miliardi di premi e vincite

Volano ancora le entrate tributarie

Entrate fiscali a gonfie vele nei primi cinque mesi dell'anno: il Fisco ha incassato 200.236 miliardi, con un aumento del 10,1% rispetto allo stesso periodo del 1995. Bene l'Iva, cresce l'Irpef, incrementi molto rilevanti anche per Irpeg e Ilor. Ma il record spetta alle entrate da lotto e lotterie, con un vero e proprio inarrestabile boom per il «gratta e vinci» (+63,3% in maggio). E sembrerà assurdo, ma nel 1995 non sono stati riscossi premi per quasi 28 miliardi di lire.

ROBERTO GIOVANNINI

ROMA. Buone notizie, anche se largamente previste, per le casse dello Stato. Le entrate tributarie sono infatti andate a gonfie vele nei primi cinque mesi del 1996: come comunica il ministero delle Finanze, tra gennaio e maggio il Fisco ha incassato ben 200.236 miliardi, con un incremento del 10,1%. Introiti in aumento sono segnalati per quasi tutte le voci d'imposta: Irpef (+7,2%), Irpeg (+52,8%, dovuto al favorevole andamento dell'autoliquidazione), Ilor (+63,5%),

Nessun problema per i conti pubblici, dunque, almeno finché le entrate tributarie potranno beneficiare dei positivi effetti ritardati dell'ottimo andamento dell'economia italiana nel corso del 1995. Per il 1996, si sa, un pizzico di preoccupazione causato dalla minirecessione c'è. Alle Finanze e al Tesoro, però, si confida su qualche «asso fiscale nella manica»: vale a dire, le ricadute degli aumenti delle retribuzioni dovuti ai contratti, e una possibile ripresa dei consumi e degli investimenti (e dun-

que della domanda interna) che si dovrebbe verificare nella seconda metà dell'anno. Per adesso, a leggere i dati, è una marcia trionfale. Con un gettito di 44.340 miliardi l'Iva aumenta del +4,2%. L'andamento di maggio (+5,1%) va considerato particolarmente positivo perché inverte il risultato di aprile (-5,4%). Quanto all'Irpef, l'incremento risulta dal positivo andamento delle ritenute operate nel lavoro dipendente, sia nel settore statale (+1.105 miliardi, pari all'8,5%) che in quello privato (+3.213 miliardi, +8,1%), ma anche sui compensi del lavoro autonomo (+1.090,17%).

L'Irpeg è ammontata a 12.175 miliardi (+52,8%) per il positivo andamento dell'economia nel 1995. Il gettito Ilor è invece ammontato a 7.718 miliardi (+63,5%). Diminute di 594 miliardi (-5%) invece le ritenute su interessi e redditi di capitale, un calo attribuito all'andamento negativo delle ritenute sui depositi (-187 miliardi) e di quelle su interessi e titoli di Stato (-899 miliardi), an-

che se il rilevamento non tiene conto di 1.800 miliardi di entrate che verranno computate a giugno. È invece aumentata (+45,8%) la ritenuta d'acconto sugli utili delle società di capitale. L'imposta patrimoniale sulle imprese ha registrato entrate per 2.834 miliardi (-13,7%). La categoria tasse e imposte sugli affari ha registrato entrate per 61.624 miliardi (+6,1%). Positivo anche l'andamento dell'imposta di bollo e delle tasse sulle concessioni governative, cresciute rispettivamente del 41,3% e del 16,1% grazie agli aumenti decisi in Finanziaria. Negativo invece il risultato delle tasse e sovrattasse automobilistiche (-148 miliardi) e dell'Invm (-137). Le entrate delle imposte su produzione consumi e dogane sono invece ammontate a 23.558 miliardi (+5%), mentre quelle sui generi di monopolio sono cresciute dell'8%.

Un discorso a parte meritano le entrate da Lotto e lotterie: in 5 mesi sono stati incassati 4.022 miliardi, con un incremento del 24,3%

(+787 miliardi). Nel solo mese di maggio l'aumento è stato del 26,4%, con un più 18,2% del lotto e un più 63,3% del sempre più popolare «gratta e vinci». E paradossalmente, cresce anche il numero dei «distraitti», che si «dimenticano» in qualche modo di riscuotere il premio relativo a un biglietto o una schedina vincente. Secondo un'indagine del Tg2, infatti, nel 1995 non sono stati ritirati premi per quasi 28 miliardi. In dettaglio, 13 miliardi di premi di lotterie, 7 miliardi e 700 milioni di vincite al Totocalcio, oltre 4 miliardi al Totogol, 2 miliardi e mezzo al Tris e mezzo miliardo al Totip. Dal 1990 i distratti vincitori hanno detto addio a ben 145 miliardi, di cui 59 miliardi di vincite alla lotteria, con 4 primi premi non riscossi; ad 82 miliardi e mezzo al Totocalcio e Totogol, a 3 miliardi al Totip e Tris. Costoro non potranno certo lamentarsi dell'elevata pressione fiscale (tasse più contributi) del nostro paese, che con il 42,3% supera di tre punti la media Ocse.