



CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

LUNEDI' 22 LUGLIO 2024



salerno@ilmattino.it
fax 089 2582327
Scrivici su
WhatsApp +39 3482108208

Santa Maria Maddalena
OGGI 24° 31°
DOMANI 24° 32°

IL GIORNALE DI DOMANI
TI ARRIVA LA SERA PRIMA



Il festival del cinema/1
Dell'Acqua: salute mentale
Giffoni infrange un tabù

Monica Trotta a pag. 24



Il festival del cinema/2
Dell'Anna, dopo Gomorra
il successo negli Stati Uniti

Alessandra Farro a pag. 30



I trasporti, il caso Una settimana da incubo per chi viaggia verso Sud. E preoccupa anche la situazione delle strade

«Stop treni, danni al turismo»

Via ai lavori per il ripristino della linea, ira dei sindacati: «Cilento penalizzato, fate presto»

L'intervista **Lina Piccolo**

«Le nostre Pmi sono in salute e l'aeroporto sarà d'aiuto»

L'estate, i disagi

Mare sporco e assedio abusivi agli stabilimenti
rabbia bagnanti

Gianluca Sollazzo

Fine settimana tra multe per la sorda selvaggia e caos traffico. E ancora, poco relax e mare in alcuni tratti poco pulito. Assalto agli stabilimenti balneari ieri mattina con sorpresa spiacevole: l'assalto dei parcheggiatori che sono ritornati ad assillare i bagnanti in automobile. Appostati sotto al sole, pronti a riscuotere l'obolo per la sosta.

A pag. 23

L'estate, il virus

Fiammata Covid con 200 contagi in una settimana
ma niente allarme

Sabino Russo

Covid in aumento nel salernitano. Tornano a sfiorare la soglia dei 200 contagi, nella settimana dall'11 al 17 luglio, i casi in provincia, il doppio dei sette giorni precedenti. A far risalire i contagi è la variante Kp1, molto diffusa e con sintomi non distinguibili dall'influenza, che può avere tra gli effetti perdita di olfatto, sinusiti, tracheiti bronchiti.

A pag. 22

Carmela Santi

Inizia oggi una settimana di fuoco per i viaggiatori di Trenitalia. Da questa sera fino a venerdì la tratta ferroviaria tra Battipaglia e Supri sarà interrotta per consentire la rimozione dei carri deragliati il 9 luglio alla stazione di San Severino di Centola e il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria. Una situazione di forte disagio che preoccupa i sindacati delle località costiere. Lo stop dei treni colpisce duramente il settore turistico in un momento cruciale della stagione. Il sindaco di Pisciotta, Ettore Liguori, accusa Rfi di trascurare il Cilento.

A pag. 21



L'altro fronte

Sciopero all'Eav una domenica
da dimenticare per i vacanzieri

Francesco Gravetti

Solo tre treni in Circumvesuviana, zero in Cumana e Circumflegrea. Lo sciopero del sindacato Orsa proclamato in Eav ieri mattina ha praticamente fermato la ferrovia.

A pag. 21

Nico Casale

Bilancio positivo quello che Lina Piccolo traccia al termine dei quattro anni alla guida della Piccola industria di Confindustria Salerno. E lo fa rimanendo che «lo stato di salute delle Pmi è buono» e ricordando che, qui, «le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende». Piccolo guarda all'apertura dell'aeroporto, «un volano importantissimo per l'economia della provincia».

A pag. 20



Tante difficoltà ma il ds va avanti: preso l'esterno Dalmonte



Garanzia Petrachi, patto con Salerno

Nicola Roberto e Pasquale Tallarino a pag. 25

La denuncia Arriva un esposto alla Procura

Emergenza incendi nei rioni collinari

«Noi chiusi in casa»

Aria irrespirabile, la protesta del comitato «Non possiamo tenere aperte le finestre»

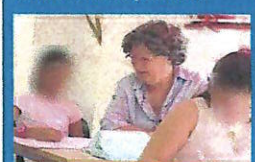
Brigida Vicinanza

Ancora una volta a scendere in campo per tutelare l'ambiente sono i cittadini stessi. Lo fanno in particolare quelli dei rioni collinari, insorte al comitato di quartiere, da più di 30 giorni sotto assedio degli incendi, tra odori nauseabondi che li costringono a chiudere balconi e finestre, barricandosi in casa.

A pag. 23



La maestra in pensione



«Torno a insegnare gratis per amore dei bambini»

Gianluca Sollazzo a pag. 20

Punti di vista

Tamburini, il fascino della messa in latino

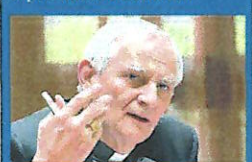
Ciro Manzillo

Ogni numero di indagini sociologiche e giornalesche si interrogano sulle ragioni che conducono un numero sempre crescente di giovani, in tutto il mondo e anche a Salerno, a frequentare le chiese dove si celebra la liturgia tradizionale in lingua latina. Una risposta convincente è contenuta nel recente volume di Samuele Tamburini dal titolo «Il fascino della liturgia tradizionale», edito da Fedek&Cultura e ora disponibile nelle librerie salernitane. Il testo,

arricchito dalla prefazione di Giovanni Zenone, sfata alcuni luoghi comuni del tutto infondati. Il primo è quello che vede nella mancata conoscenza del latino un ostacolo alla partecipazione. In realtà non è affatto necessario conoscere la lingua poiché quella lingua parla il linguaggio immediato e universale dei sensi. I gesti, i paramenti, l'incenso, il canto gregoriano e le formule, servono ad avvolgere completamente i cinque sensi e coinvolgere in modo pieno chi vi prende parte. La cosiddetta «Messa tridentina» offre ciò che non è

possibile trovare altrove: quell'esperienza del sacro che, attraverso la bellezza sensibile, eleva verso il soprannaturale. La stessa posizione del sacerdote, che non dà le spalle ai fedeli, come erroneamente si crede, ma invece guida l'assemblea in direzione dell'altare, consente a tutti di tenere lo sguardo concentrato sul mistero che si sta svolgendo. Queste pagine accompagnano il lettore a gustare un patrimonio spirituale di perenne attualità, capace di parlare al cuore degli uomini di ogni tempo.

Il presidente della Cei



Zuppi, dialogo sulla pace alla Tenuta dei Normanni

Giuseppe Pecorelli a pag. 24

SEQUE ARTICOLO IN FORMATO TESTUALE

L'economia, lo scenario

«L'intervista Lina Piccolo»

«Le nostre Pmi? In salute E l'aeroporto sarà d'aiuto»

► Bilancio ok per la presidente uscente ► «Infrastruttura importante, ora sta alla politica non deludere gli imprenditori»

Nico Casale

Bilancio positivo quello che Lina Piccolo traccia al termine dei quattro anni alla guida della Piccola industria di Confindustria Salerno. E lo fa rimarcando che «lo stato di salute delle Pmi è buono» e ricordando che, qui, «le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende». Piccolo guarda, poi, all'apertura dello scalo aeroportuale, che definisce «un volano importantissimo per l'economia della provincia», rimarcando che «le imprese si aspettano tanto da questo aeroporto» e perciò «adesso, sta alla parte politica non deludere gli imprenditori».

Le piccole e medie imprese sono l'ossatura del sistema economico. Al termine del suo mandato, che bilancio traccia? «Un bilancio positivo. In Confindustria Salerno le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende. Positivo perché ho potuto incontrare tanti imprenditori, ho potuto conoscere tante realtà aziendali, tante belle storie d'impresa, imprenditori che, con caparbia e grande forza, sono riusciti a mettere su un'impresa dal niente. Il Salernitano conta 120 mila imprese, quindi non siamo pochi. Salerno è una provincia molto vivace, così come lo sono la Campania e il Mezzogiorno d'Italia».

Qual è lo stato di salute delle piccole e medie imprese (Pmi) salernitane?

«Ritengo che non sia cattivo. Abbiamo una grande ricchezza, il core business della provincia salernitana, che è rappresentata dall'industria agroalimentare. Dall'inscatolamento di pomodori o di legumi alla quarta gamma, c'è tutta un'economia che ruota attorno all'agroindustria. Pensiamo alla campagna pomodori, c'è un anno di lavoro che, poi, si concentra nei cinquant'anni di maturazione. È qualcosa di bellissimo. Lo stato di salute è buono. Abbiamo dimostrato di essere resilienti, uscendo dalla pandemia in maniera forte e a testa alta. Ma, possiamo fare ancora di più. I problemi sono gli impieghi, che sono calati, ma questo è dovuto anche al costo caro del denaro».

Dopo la presidenza della Piccola industria, rimarrà parte attiva in Confindustria Salerno?



AGROALIMENTARE E TURISMO SONO SETTORI TRAINANTI SERVE ACCOMPAGNARE LO SVILUPPO PUNTANDO SULL'INTERMODALITÀ



«Vediamo. Questi quattro anni sono stati per me importanti. Ho cercato di essere sempre attiva, di dare sempre il meglio di me stessa, ci ho messo tutta la passione che avevo. Adesso, per un po' mi riposo. Poi, dopo vedremo. Sicuramente, non lascio le aziende perché mi sono innamorata». Il mese di luglio ha segnato l'avvio delle attività dell'aeroporto. Avrà un impatto sulle Pmi di Salerno e provincia?

«Questa è una domanda che mi sono posta spesso negli ultimi tempi. C'è stata l'inaugurazione, abbiamo ascoltato le parole del

ministro Salvini e quelle del presidente De Luca. Le imprese si aspettano tanto da questo aeroporto. Adesso, sta alla parte politica, cui va riconosciuto di aver dato corso all'apertura dello scalo, non deludere gli imprenditori. Credo che l'aeroporto, soprattutto per le imprese della quarta gamma e del settore casario, ma non solo, sia una importante risorsa. Certamente, può aiutare moltissimo il turismo, che è una parte pulsante dell'economia salernitana. Sicuramente, può essere un grosso volano per l'economia della provincia».

In che modo si può accompagnare lo sviluppo dello scalo aeroportuale? Cioè, su cosa bisogna incidere adesso? «Dirci non solo per accompagnare lo sviluppo dell'aeroporto, ma per accompagnare l'economia salernitana abbiamo bisogno di infrastrutture la nostra provincia. Dall'agro nocerino sarnese fino a Salerno o a Pontecagnano, gli spazi sono limitati, e vero, si dovrebbero potenziare le infrastrutture esistenti, penso ad autostrade e ferrovie. In passato, abbiamo avuto scali ferroviari merci importanti, come quello di Pagani che adesso non c'è più. Per servizi del servizio intermodale, il punto di snodo ferroviario più vicino all'agro nocerino è l'Interporto di Nola o Marcellinara. Intermodale è il futuro. E, poi, nell'agro nocerino, si devono ancora percorrere, con i mezzi pesanti, per raggiungere le autostrade, strade interne su cui non bisognerebbe transitare».

Michelina, maestra in pensione «Torno in classe per i bambini»

LA STORIA

Gianluca Sollazzo

A scuola per sempre. Silenziosamente. E solo per lo spirito di servizio in forma di volontariato. È tornata a insegnare per passione anche se è in pensione da dodici anni. Non toglie lavoro alle insegnanti più giovani, perché lei ha deciso di non voler essere pagata. Spinta dalla vocazione per l'insegnamento agli alunni più piccoli, Michelina Forgiore, 75 anni, in pensione da ben 12 anni, ha deciso a titolo gratuito di tornare a insegnare presso la scuola primaria e infanzia Buonocore del rione Galena, appartenente al comprensivo San Tommaso d'Aquino. Era andata in pensione nel 2012 la dolce maestra. Da allora ha deciso però di non rimanere a casa. E da ben 12 anni, per tre volte alla settimana, torna nella sua seconda

casa, la scuola Buonocore, per fare lezioni agli studenti con qualche carenza di troppo. Alunni che devono recuperare la loro fiducia in se stessi e l'autoconsapevolezza. E maestra Michelina in questo la migliore.

IL RACCONTO

«Lo faccio per passione» racconta la maestra in pensione - sono tornata in classe con grande umiltà, come quando si comincia da zero, con discrezione e senza dare suggerimenti alle docenti più giovani». Maestra Michelina, residente nel rione Ca-

FORGIERE HA 75 ANNI ED È A RIPOSO DA 12 ANNI. INSEGNA GRATIS ALLA BUONOCORE COSÌ AIUTA GLI ALUNNI PIÙ DEBOLI E FRAGILI»

lenda, ha insegnato per 15 anni al plesso Buonocore, nella sua lunga carriera aveva insegnato in Costiera Amalfitana e nel Cilento. L'ultima destinazione è stato proprio il piccolo plesso del Carmine alto. Alla Buonocore ha lasciato un pezzo della sua vita da insegnante in servizio. Poi il meritato riposo dopo anni di carriera. Ma lei ha deciso di non chiudere definitivamente col passato. In modo volontario e totalmente gratuito, da ben dodici anni sta dando il suo servizio a scuola a favore degli alunni più fragili. «Ho la scuola sotto casa» - racconta la maestra pensionata - è stato un modo per rinsaldare i rapporti umani con le colleghe, per ristabilire un collegamento educativo con i bambini. Ho sempre cercato di essere sempre empatica, vicina ai bambini: il rapporto con i bambini mi ha sempre dato realizzazione, mi sento bene quando vado a scuola e passo il tempo con loro.



Torno a fare lezione a scuola tre volte a settimana e non mi pesa per niente». In vista di settembre la dolce maestra è già pronta a tornare in classe. «Mi affido ai bambini più deboli, fragili, cerco di recuperarli, con empatia e relazione affettiva» - spiega - attuando una didattica operativa e laboratoriale. E i bambini rispondono, anche se non subito, bisogna dare tempo. Sono per loro come una mamma un po' anziana - scherza - Umilmente mi sono rimessa in gioco per il bene della scuola e di alunni in difficoltà». Il suo ritorno in classe in

veste di maestra in pensione è stato il più discreto possibile. Invece di godersi la pensione, Michelina vuole spendersi ancora per il sistema scolastico italiano. In un periodo storico in cui è aumentato il numero dei docenti in fuga anticipata con la pensione: oltre 576 da settembre nel salernitano. «Gli insegnanti in pensione che prendono parte al progetto sono una risorsa meravigliosa per la scuola» - commenta la presidente del comprensivo San Tommaso, Maria Ida Chiumiento - non solo perché mettono a disposizione le loro competenze pedagogico-didattiche. La forza del progetto educativo come fatto che ha a che fare con apprendimento e insegnamento, risiede nella tensione emotiva e nella dimensione relazionale, nel dialogo attento». Come è cambiata la vita della maestra volontaria riconosce che tante cose sono mutate rispetto all'ingresso nel sistema dell'istruzione. «La scuola è cambiata tantissimo sul piano della utenza genitoriale - riconosce - Molti genitori hanno senso di responsabilità e ci ringraziano. Altri invece sono diventati troppo litigiosi. Forse si è perso un po' il rispetto per il ruolo dell'insegnante».

Smaltimento illecito di rifiuti vegetali, sequestro e denuncia

IL CASO

Paolo Panaro

Imprenditore denunciato a piede libero per smaltimento illecito di rifiuti vegetali e averli incendiati ad Eboli. Sono stati sequestrati due appezzamenti di terreno dove avvenivano le operazioni illegali: i controlli sono stati effettuati dai carabinieri forestali durante un'attività di prevenzione e repressione degli illeciti ambientali in collaborazione con il nucleo guardie ambientali dell'associazione Accademia Kronos Salerno. L'ennesimo controllo nei giorni scorsi è stato effettuato nella zona agricola di Eboli: i militari hanno accertato, anche grazie all'ausilio di ispe-

zioni tramite orofotografie satellitari e l'impiego di droni, che un noto imprenditore agricolo da tempo smaltiva illecitamente sul suolo ingenti quantità di rifiuti derivanti da attività vivaistica per poi incendiarli. Durante gli accertamenti è stato appurato che l'imprenditore, in un fondo di sua proprietà, aveva realizzato su una superficie di circa 1000 metri quadrati un deposito incontrollato di rifiuti vegetali, residui di potature, palme e altro per poi darli alle fiamme in violazione a quanto previsto dalle normative vigenti in materia ambientale, ma anche in violazione a quanto disposto dal Decreto Dirigenza n. 225 del 7 giugno del 2024, che stabilisce in Campania lo stato di grave pericolosità per gli incendi boschivi, e il conseguente divieto



di appiccare il fuoco dal 15 giugno fino al 15 ottobre.

LE ALTRE VERIFICHE

A seguito di quanto accertato il personale militare e il personale tecnico dell'associazione Kronos hanno esteso il controllo in altri siti individuando anche la presenza di ingenti quantitativi di terreno vegetale depositati su di un'area incolta di circa 2000 me-

EBOLI, NEL MIRINO DUE APPREZZAMENTI IN CUI VENIVANO DEPOSITATI E BRUCIATI RESIDUI DI POTATURE: NEL GIU/JA UN NOTO AGRICOLTORE

tri quadrati, in merito ai quali il titolare non era in grado di documentarne la provenienza né l'assenza di eventuali sostanze inquinanti. Al termine delle attività ispettive, i carabinieri forestali hanno proceduto al sequestro delle due aree interessate dai rifiuti dati alle fiamme e dal terreno vegetale, per complessivi 2300 metri quadrati, e alla denuncia dell'imprenditore per illecita gestione di rifiuti speciali non pericolosi nonché per aver dato alle fiamme rifiuti vegetali e residui vegetali depositati in modo incontrollato sul suolo. I controlli sono scattati dopo una serie di segnalazioni giunte alle carabinieri riguardanti gli incendi dei rifiuti vegetali che si sono susseguiti negli ultimi giorni.

L'intervista Lina Piccolo



Nico Casale

Bilancio positivo quello che Lina Piccolo traccia al termine dei quattro anni alla guida della Piccola industria di Confindustria Salerno. E lo fa rimarcando che «lo stato di salute delle Pmi è buono» e ricordando che, qui, «le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende». Piccolo guarda all'apertura dell'aeroporto, «un volano importantissimo per l'economia della provincia».

A pag. 20

L'economia, lo scenario

AGROALIMENTARE E TURISMO SONO SETTORI TRAINANTI SERVE ACCOMPAGNARE LO SVILUPPO PUNTANDO SULL'INTERMODALITÀ

Nico Casale

Bilancio positivo quello che Lina Piccolo traccia al termine dei quattro anni alla guida della Piccola industria di Confindustria Salerno. E lo fa rimarcando che «lo stato di salute delle Pmi è buono» e ricordando che, qui, «le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende». Piccolo guarda, poi, all'apertura dello scalo aeroportuale, che definisce «un volano importantissimo per l'economia della provincia», rimarcando che «le imprese si aspettano tanto da questo aeroporto» e, perciò, «adesso, sta alla parte politica non deludere gli imprenditori».

Le piccole e medie imprese sono l'ossatura del sistema economico. Al termine del suo mandato, che bilancio traccia?

«Un bilancio positivo. In Confindustria Salerno, le piccole imprese rappresentano oltre l'85% del totale delle aziende. Positivo perché ho potuto incontrare tanti imprenditori, ho potuto conoscere tante realtà aziendali, tante belle storie d'impresa, imprenditori che, con caparbia e grande forza, sono riusciti a mettere su un'impresa dal niente. Il Salernitano conta 120mila imprese, quindi non siamo pochi. Salerno è una provincia molto vivace, così come lo sono la Campania e il Mezzogiorno d'Italia».

Qual è lo stato di salute delle piccole e medie imprese (Pmi) salernitane?

«Ritengo che non sia cattivo. Abbiamo una grande ricchezza, il core business della provincia salernitana, che è rappresentata dall'industria agroalimentare. Dall'inscatolamento di pomodori o di legumi alla quarta gamma, c'è tutta un'economia che ruota attorno all'agroindustria. Pensiamo alla campagna pomodori, c'è un anno di lavoro che, poi, si concentra nei cinquanta giorni di manifattura. È qualcosa di bellissimo. Lo stato di salute è buono. Abbiamo dimostrato di essere resilienti, uscendo dalla pandemia in maniera forte e a testa alta. Ma, possiamo fare ancora di più. I problemi sono gli impieghi, che sono calati, ma questo è dovuto anche al costo caro del denaro».

Dopo la presidenza della Piccola industria, rimarrà parte attiva in Confindustria Salerno?

«Vediamo. Questi quattro anni sono stati, per me, importanti. Ho cercato di essere sempre attiva, di dare sempre il meglio di me stessa, ci ho messo tutta la passione che avevo. Adesso, per un po', mi riposo. Poi, dopo vedremo. Sicuramente, non lascio le aziende perché mi sono innamorata».

Il mese di luglio ha segnato l'avvio delle attività dell'aeroporto. Avrà un impatto sulle Pmi di Salerno e provincia?

«Questa è una domanda che mi sono posta spesso negli ultimi tempi. C'è stata l'inaugurazione, abbiamo ascoltato le parole del ministro Salvini e quelle del presidente De Luca. Le imprese si aspettano tanto da questo aeroporto. Adesso, sta alla parte politica, cui va riconosciuto di aver dato corso all'apertura dello scalo, non deludere gli imprenditori. Credo che l'aeroporto, soprattutto per le imprese della quarta gamma e del settore caseario, ma non solo, sia una importante risorsa. Certamente, può aiutare moltissimo il turismo, che è una parte pulsante dell'economia salernitana. Sicuramente, può essere un grosso volano per l'economia della provincia».

In che modo si può accompagnare lo sviluppo dello scalo aeroportuale? Cioè, su cosa bisogna incidere adesso?

«Direi non solo per accompagnare lo sviluppo dell'aeroporto, ma per accompagnare l'economia salernitana abbiamo bisogno di infrastrutturare la nostra provincia. Dall'agro nocerino sarnese fino a Salerno o a Pontecagnano, gli spazi sono limitati, è vero. Si dovrebbero potenziare le infrastrutture esistenti, penso ad autostrade e ferrovie. In passato, abbiamo avuto scali ferroviari merci importanti, come quello di Pagani che adesso non c'è più. Per servirci del servizio intermodale, il punto di snodo ferroviario più vicino all'agro

nocerino è l'interporto di Nola o Marcianise. L'intermodale è il futuro. E, poi, nell'agro nocerino, si devono ancora percorrere, con i mezzi pesanti, per raggiungere le autostrade, strade interne su cui non bisognerebbe transitare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stop ai treni tra Nord e Sud Italia spaccata fino a venerdì

IL CASO

Adolfo Pappalardo

Italia spezzata in due, da Nord a Sud, da stasera a venerdì. Con il rischio di disagi enormi per chi ha scelto il treno per spostarsi, magari per evitare i disagi del traffico, nell'ultima settimana di luglio. Da qui la proposta di Trenitalia: trovate un'alternativa, rimborseremo il viaggio. Nel frattempo si preannunciano 4 giorni infernali sul fronte dei trasporti ferroviari. E un assaggio si è avuto una decina di giorni fa quando nella stazione di Centola, in Cilento, un treno merci è deragliato in stazione creando anche diversi danni allo scalo. Ore e ore di traffico ferroviario sospeso da Nord e Sud, prima di rimettere in circolazione i treni ma su un solo binario anziché su due. Si viaggia così dall'11 luglio, con ritardi e disagi per l'utenza pendolare a Sud di Salerno che deve accontentarsi dei bus sostitutivi. Proprio il 9 giugno fu un inferno. Con una giornata e una nottata lunghissima per centinaia di passeggeri costretti ad attendere ore prima di potersi rimettere in viaggio.

LE OPERAZIONI

I quattro giorni di stop sono necessari proprio per rimuovere i vagoni deragliati il 9 luglio scorso. Incidente in un piccolo scalo di passaggio ma lungo una linea nevralgica come la Tirrenica. Ed ora il ripristino che inizierà stasera con turni su turni per far tornare la situazione alla normalità prima del prossimo weeknd.

Operazione necessaria ma che capita in un periodo caldo: in questa settimana, infatti, sono migliaia gli utenti che hanno prenotato il viaggio per spostarsi verso le località di mare del Mezzogiorno o per tornare a casa dopo le ferie di luglio. E da stasera alle 22 inizia la via crucis. Con Trenitalia che bloccherà la circolazione ferroviaria sulla linea Battipaglia-Sapri sino a venerdì, quando dovrebbero chiudersi le operazioni di ripristino nella piccola stazione cilentana. Nel mezzo sono previste cancellazioni e forti ritardi su tutti i treni, dai regionali alle Frecce. Perché le tratte provenienti da Nord si fermeranno a Battipaglia, a Sapri invece per chi viene da Sud. Ovviamente sono previsti i bus sostitutivi per Intercity e Frecce mentre saranno cancellati i regionali tra Vallo della Lucania e Sapri. Ma ovviamente i disagi ci saranno. Tra cancellazioni, ritardi e traffico stradale che manderà in tilt la circolazione stradale a Sud di Salerno. Con i sindaci del basso Cilento sul piede di guerra. Ne è consapevole Trenitalia che invita gli utenti, se è possibile, a riprogrammare il viaggio. O meglio ancora a cancellarlo con il rimborso integrale del biglietto. L'unico modo per evitare il caos che potrebbe ripercuotersi anche sul prossimo fine settimana quando, però, la situazione dovrebbe tornare alla normalità.

LE ALTRE TRATTE

Incidente cilentano a parte, sono molti i disagi quest'estate al Sud per chi ha scelto i treni. Dalla Campania alla Puglia. A cominciare dalla circolazione sulla linea storica Napoli-Salerno via Torre Annunziata sospesa a tratti dal 4 luglio al primo settembre per alcuni lavori. Con grande disagio dei pendolari dei paesi costieri costretti ad usare i bus sostitutivi.

Dal 10 giugno è stata invece stoppata (è la seconda estate consecutiva) la linea ferroviaria Potenza-Eboli a causa di lavori che interessano la tratta Battipaglia-Potenza-Taranto. Si tratta di lavori di manutenzione per rendere più brevi i tempi di percorrenza ma che dureranno sino all'8 settembre. Con un' enormi difficoltà negli spostamenti tra Salerno e Potenza dove, tra l'altro, si percorre da anni ormai la Basentana a senso unico-alternato in molti punti a causa di interminabili lavori di manutenzione.

Un'altra interruzione, invece, è sulla linea Potenza-Foggia, per interventi nel tratto Potenza-Rocchetta. Ed in questo caso la riapertura è prevista solo per il 14 dicembre prossimo. Ovviamente sono stati istituiti bus sostitutivi per questo periodo ma i disagi per il traffico pendolare su queste linee sono comunque enormi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Debutta il Metrò del Mare «In Cilento con l'aliscafo per evitare il caos traffico»

UN CENTINAIO DI UTENTI NEL PRIMO GIORNO DEL SERVIZIO ESTIVO PARTITO CON ALCUNE SETTIMANE DI RITARDO ESULTANO I SINDACI



LE VIE DEL MARE

Antonio Vuolo

È partito, puntuale, alle 8 di ieri, dal molo Manfredi di Salerno, il primo Metrò del Mare dell'estate 2024 verso il Cilento. A bordo dell'aliscafo Alicost, compagnia aggiudicataria del servizio, una trentina di persone pronte a trascorrere il fine settimana sulla costa cilentana. «Abbiamo subito approfittato del Metrò per spostarci da Salerno ad Acciaroli, evitando di rimanere imbottigliati nel traffico» racconta uno dei viaggiatori, tra i primi a salire a bordo del jet Volaviamare. E non è l'unico ad aver approfittato subito del primo giorno del servizio di collegamento via mare, che resterà attivo fino al 30 settembre, per raggiungere il Cilento. A fine giornata saranno un centinaio le persone ad aver preso il Metrò del Mare nel primo giorno di attività. Diverse le destinazioni da poter scegliere: Agropoli, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Casal Velino, Palinuro e Camerota. Questi sono i porti rientranti nella cosiddetta linea 1, Salerno-Costa del Cilento, attiva ogni sabato e domenica. In questa linea rientra anche Pisciotta, ma almeno nella giornata di ieri

l'aliscafo non è riuscito ad attraccare a causa dell'atavico problema di insabbiamento di cui soffre il porto. Poi, al via anche la linea 2, Cilento-Costa d'Amalfi, che collegherà, dal lunedì al venerdì, Salerno, Agropoli, San Marco di Castellabate, Amalfi e Positano. Tra i porti che rientrano nella rete c'è Agropoli, escluso l'anno scorso a causa dei problemi di pescaggio che impedirono all'allora mezzo della Caremar di attraccare all'interno dell'infrastruttura agropolese.

LE REAZIONI

A salutare con entusiasmo il ritorno del Metrò del Mare sono stati il sindaco, Roberto Mutalipassi, e l'assessore al Porto, Giuseppe Di Filippo: «È un servizio importante, da sempre molto richiesto ad Agropoli da residenti e turisti. L'anno scorso, nonostante sia partito ad agosto, abbiamo comunque risentito dell'assenza e siamo contenti che quest'anno si riparte, anche perché poi Agropoli è stato sempre un porto che ha fatto registrare numeri importanti. Nel frattempo, abbiamo fatto un importante intervento con la rimozione dei sedimenti dal fondale proprio per non avere problemi di attracco. Grazie alla Regione Campania per l'impegno ed alla Capitaneria di Porto per il supporto con l'auspicio che il Metrò possa contribuire a far conoscere ulteriormente i nostri splendidi territori, agevolando di fatto anche una mobilità alternativa». Tra chi è sceso per poi raggiungere la Baia di Trentova per un tuffo e chi è salito per spostarsi più a sud, il viaggio è proseguito senza grossi intoppi grazie anche a condizioni meteo marine eccellenti. «Siamo felici che il servizio sia ripartito quest'anno e che avrà una coda fino a fine settembre in un'ottica anche di destagionalizzazione dell'offerta turistica» ha aggiunto il primo cittadino di Castellabate, Marco Rizzo, che ha accolto, insieme al consigliere comunale Gianmarco Rodio, l'unità navale, guidata dal comandante Domenico Camera, all'interno dello scalo di San Marco. Saluti, strette di mano ed il desiderio di avere a disposizione un ulteriore servizio nell'estate che ha sancito anche la riapertura dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi. E la mobilità integrata diventa il tema di approfondimento anche per l'amministratore di Alicost, Gennaro Esposito, presente a bordo per il primo viaggio verso il Cilento. «Il progetto del Metrò del Mare, insieme all'apertura dell'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, ben si inserisce in una progettualità che mira ad uno sviluppo turistico integrato delle due coste - ha detto Esposito - È interesse della compagnia continuare ad investire sulle potenzialità delle perle della costa del Cilento, ponendoci obiettivi importanti per il futuro in un'ottica di una mobilità via mare sempre più efficiente e sicura, nel rispetto dell'ambiente e per una decongestione del traffico su gomma». In orario anche l'arrivo a Marina di Camerota, da dove è ripartito regolarmente nel pomeriggio alla volta di Salerno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stop ai treni verso Sud l'allarme dei sindaci «Così perdiamo turisti»

Da stasera via ai lavori per il ripristino della linea ferroviaria dopo lo svio a Centola



Carmela Santi

Inizia oggi una settimana di fuoco per i viaggiatori di Trenitalia. Da questa sera fino a venerdì la tratta ferroviaria tra Battipaglia e Sapri sarà interrotta per consentire la rimozione dei carri deragliati il 9 luglio alla stazione di San Severino di Centola e il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria. Una situazione di forte disagio che preoccupa i sindaci delle località costiere. Lo stop forzato dei treni colpisce duramente il settore turistico in un momento cruciale della stagione. Così il sindaco di Pisciotta, Ettore Liguori, non le manda a dire Rete Ferroviaria Italiana, accusandola di trascurare sistematicamente il Cilento. «Si schiera contro il Cilento - dice - prima ci ha esclusi dall'alta velocità, ora questa emergenza complica ulteriormente la vita delle nostre comunità e dei turisti in un momento in cui i servizi ferroviari sono essenziali. Auspichiamo una rapida soluzione, ma il disservizio in un momento così importante è inaccettabile».

I TEMPI

Il cronoprogramma dei lavori, che partiranno questa sera alle 23 prevede, diverse fasi, tra cui la dismissione della linea di contatto dei binari, la rimozione e il trasporto dei carri deragliati e, successivamente, il ripristino dell'infrastruttura. Il dettaglio dei lavori include la rimozione dei carri con l'utilizzo di binde e gru e la loro collocazione presso la stazione di Celle di Bulgheria. Solo al termine di queste operazioni sarà possibile procedere con il ripristino della linea ferroviaria, di cui è atteso il dissequestro temporaneo. Si dice preoccupato anche Mario Salvatore Scarpitta, sindaco di Camerota: «È già un anno difficile - ribadisce - con un calo di presenze, e ora il nostro territorio subisce un ulteriore danno, questa chiusura compromette l'accessibilità alle nostre località costiere. Da decenni si parla di migliorare le vie di collegamento, ma nulla si muove. Gli amministratori locali, nonostante i numerosi vincoli, cercano di avviare progetti di miglioramento, ma è una sfida costante. Speriamo che almeno questo episodio serva ad accendere i riflettori sulla necessità di potenziare la tratta tirrenica».

I NODI

La situazione è resa ancora più critica dalle condizioni della viabilità locale. La Cilentana è oggetto di lavori, la Bussentina presenta problemi strutturali sul ponte che richiedono interventi urgenti, e il servizio del Metrò del mare ha registrato ritardi nella sua partenza, rendendo ancora più difficile raggiungere le località costiere. «È necessario un approccio unitario e concertato per affrontare queste problematiche, senza divisioni e con una visione comune», aggiunge Scarpitta. Anche Stefano Pisani, sindaco di Pollica, esprime seria preoccupazione: «Il servizio ferroviario è di estrema importanza per noi. Insieme ai Comuni di Castellabate, Montecorice, San Mauro Cilento e Casal Velino, Pollica è capofila del progetto Cilento in treno, che offre agevolazioni ai turisti che raggiungono il nostro territorio in treno. Se il servizio non sarà ripristinato rapidamente, perderemo turisti». Il progetto "Cilento in treno" è un'iniziativa che mira a incentivare l'uso del trasporto ferroviario per raggiungere il Cilento, offrendo collegamenti e agevolazioni per i viaggiatori, contribuendo così a decongestionare il traffico stradale e a ridurre l'impatto ambientale. «I treni sono fondamentali per il Cilento - sottolinea Pisani - dobbiamo lavorare sulla prevenzione e garantire che episodi come quello di San Severino di Centola non si ripetano. È necessario un intervento strutturale e duraturo per migliorare la nostra infrastruttura ferroviaria e renderla sicura ed efficiente». I sindaci chiedono una maggiore attenzione alle necessità del Cilento e un impegno concreto da parte di Rfi per prevenire futuri disagi. Nel frattempo, le comunità locali e i turisti dovranno affrontare una settimana di disagi, con l'auspicio che le operazioni di ripristino possano concludersi nei tempi previsti e senza ulteriori complicazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - **L'allarme della Filca Cisl di Salerno: sospendere le attività lavorative nella fascia oraria più calda**

Cantieri edili, stop con le alte temperature

"Stop ai cantieri edili, il caldo aumenta rischi e incidenti sui cantieri", è questo il grido d'allarme della federazione dei lavoratori edili della Filca Cisl di Salerno che tramite le parole del Segretario Giuseppe Marchesano chiede la sospensione delle attività di cantiere svolte all'esterno o quantomeno di sospendere le attività lavorative nella fascia oraria più calda della giornata.

"In questi giorni è il sol leone a farla da padrone su tutti i bollettini meteorologici, basti pensare che dall'Agro Noceirino - Sarnese alla fascia costiera e fino all'entroterra del Vallo di Diano si sono registrati picchi di temperature oscillanti tra i 39 e i 41 gradi - spiega - La Protezione Civile a più riprese ha lanciato allerta meteo per l'eccessivo caldo dovuto alle temperature estive che non lasciano tregua. Come è facile immaginare i maggiori disagi sono provocati in quei cantieri che si caratterizzano per l'assenza di ombreggiatura come scavi, strade, binari, e lastrici". Come sottolineato dal Segretario Marchesano, con le attuali condizioni climatiche ed il caldo torrido lavorare sotto ai raggi diretti del sole significa incorrere in stress termici capaci di mettere a serio rischio l'incolumità degli operai ed anche l'attività lavorativa



delle aziende, generando profili di responsabilità in capo ai coordinatori e ai datori di lavoro.

"Dove sussistano le condizioni di poter lavorare, come per le attività al coperto, ovvero nelle ore più fresche della giornata, occorre porre in essere tutte le attività e mettere in campo tutti gli strumenti atti a prevenire utili a tutelare la salute e l'incolumità dei lavoratori - continua - Fondamentale è l'approvvigionamento idrico con un rifornimento costante e adeguato di acqua per tutti i lavoratori sia per rinfrescarsi sia per bere.

La Filca chiede alle imprese, compatibilmente con il modello di organizzazione aziendale, di rimodulare gli orari di lavoro degli operai, optando per turnazioni che anticipano l'ordinario orario di lavoro, al fine di terminare anticipatamente le giornate lavorative. Anche un aumento delle pause lavoro è auspicabile ai

fini di mitigare lo stress da affaticamento dovuto al caldo. Queste soluzioni sono da tempo già una realtà operativa consolidata nei territori costieri come in Costiera Amalfitana e sulla Cilentana sia per la mole di turisti dove si è impossibilitati a lavorare sia dove lo stress termico è maggiormente percepito a causa della conformazione rocciosa del territorio, inospitale per la vegetazione ad alto fusto che aiuta a mantenere più basse le temperature".

La richiesta di sospensione dei cantieri proposta dalla Filca Cisl nasce anche dalla possibilità per le aziende di accedere ad una cassa integrazione speciale, già resa nota dall'Inps e dell'Inail, attivabile quando viene registrata una temperatura superiore ai 35°, anche solo percepiti. Dunque Marchesano fa appello al buon senso ed invita ad una maggiore responsabilità sia le aziende che i lavoratori.

Il fatto -

"Mal secco degli Agrumi", ad Amalfi insieme in aiuto produttori

Sarà l'azienda agricola Salvatore Aceto di Amalfi sita in Via delle Cartiere 59, la location dell'incontro sul tema "Mal secco degli Agrumi. Unire le forze in soccorso dei produttori", in programma lunedì prossimo alle ore 18. Promosso da Confagricoltura Salerno, in collaborazione con il Ministero dell'Agricoltura della Sovranità Alimentare e delle Foreste, la Regione Campania, il Consiglio per la ricerca in agricoltura e l'analisi dell'economia agraria, con Confagricoltura Campania, Confagricoltura Napoli e Ortofrutta Italia, l'iniziativa toccherà la problematica del fungo che attacca principalmente il limone, il cedro ed il bergamotto. Moderato da Giovanni Giugliano di Confagricoltura Salerno, l'incontro sarà introdotto dai saluti di Fabrizio Marzano (Presidente di Confagricoltura Campania) e Carmine Libretto (Direttore di Confagricoltura Salerno). Seguiranno gli interventi di Salvatore Aceto (Limonicoltore dell'Azienda Agricola Salvatore Aceto), Gennaro Gargiulo (dell'Azienda Agricola Gargiulo Gennaro), Giuseppe Campisi (Coordinatore comitato limoni Ortofrutta Italia) ed Ernesto Lahoz (Dirigente di ricerca fitopatologica del CREA CI sede di Caserta). Le conclusioni dei lavori saranno affidate a Franco Picarone (Presidente Commissione Bilancio della Regione Campania) ed a Marco Lupo (Capo del Dipartimento della Sovranità Alimentare e dell'Ippica)

Carcere Fuorni Salerno

243 agenti di polizia penitenziaria necessari, ne sono presenti solo 128

Un tragico omicidio si è verificato nel carcere di Fuorni, Salerno, dove un 30enne tunisino è stato ucciso da un connazionale di 24 anni con una lametta da barba rotta. L'aggressione, scaturita da motivi futili, è avvenuta nella sezione "detenuti comuni" del penitenziario. La vittima, che aveva problemi di deambulazione, era affidata alle cure del suo aggressore. Nonostante i soccorsi, il 30enne è deceduto nella notte presso l'ospedale "Ruggi".

Il sovraffollamento e la carenza di personale sono al centro delle polemiche riguardanti le condizioni di vita nelle carceri campane. Secondo il garante regionale dei detenuti, Samuele Ciambriello, la situazione è allarmante: a Fuorni, i dati aggiornati al 26 giugno scorso indicano 572 detenuti rispetto ai 372 posti disponibili, con un sovraffollamento del 153,76%. Inoltre, il caldo estivo peggiora ulteriormente le già difficili condizioni alloggiative.

Ciambriello sottolinea che non basta custodire i detenuti, ma è necessario anche accudirli e ascoltarli. A fronte di una capienza regolamentare di 376 posti, la situazione a Fuorni è aggravata dalla mancanza di personale: al 31 dicembre 2023, sono previsti 243 agenti di polizia penitenziaria, ma ne sono presenti solo 128. Questa carenza di circa 100 agenti rende ancora più difficile gestire le tensioni e mantenere l'ordine all'interno del carcere.

Il fatto - **Si conferma quindi l'hub ideale per i superyacht, nazionali e internazionali**

A Marina d'Arechi "Art Explorer", il Catamarano a vela più grande del mondo

È ormeggiato a Marina d'Arechi in questi giorni "Art Explorer", il catamarano a vela più grande del mondo. Un mix sorprendente di alta tecnologia, design innovativo e funzionalità nautica. Realizzato da Perini Navi, Art Explorer ha una lunghezza di 47 metri, una larghezza eccezionale di 17,30 metri e un imponente piano velico totalmente in carbonio con albero di 55 metri.

Progettato dal team Armatore con Design di Axel de Beaufort e architettura navale di Axel de Beaufort e Guillaume Verdier, è gestita dall'Agenzia RYacht. ART EXPLORER è un progetto all'avanguardia, un vero e proprio museo d'arte navigante, innovativo e sostenibile, grazie ai pannelli solari di ultima generazione installati sul tetto della deckhouse e ai filtri catalitici per l'abbattimento delle emissioni e del particolato di cui sono dotati i gas di scarico.

Tutte le manovre in e out in porto e in zone protette ven-



gono realizzate in modalità full electric. Le dimensioni e le caratteristiche dell'imbarcazione necessitano di caratteristiche di accoglienza e di assistenza all'ormeggio che solo pochi marina nel Mediterraneo sono in grado di fornire.

Marina d'Arechi si conferma quindi l'hub ideale per i superyacht, nazionali e internazionali, che scelgono di navigare nelle acque della Costiera amalfitana. "Art Explorer è l'esempio di come la nautica

possa essere simbolo di innovazione e sostenibilità" - ha commentato il Presidente di Marina d'Arechi Agostino Gallozzi - "Un progetto unico che mette al centro l'arte, la bellezza e la passione per la navigazione. Tutti valori a cui da sempre Marina d'Arechi si ispira".

In questo mese sono già stati registrati a Marina d'Arechi oltre 80 approdi di navi da diporto superiori ai 30 metri, con un incremento del +5% rispetto allo stesso periodo

Questura di Salerno

Gli Agenti di Polizia incontrano i bambini all'Educamp

Il personale della Questura di Salerno ha incontrato, presso la struttura addestrativa del 19° Reggimento Cavalleggeri "Guide" di Salerno, i bambini frequentatori del centro estivo sportivo "EDUCAMP" promosso a livello nazionale dal CONI, per una giornata dedicata ai valori della legalità, della sicurezza e dello sport.

Il personale della Squadra Volante ha mostrato le nuove tecnologie presenti sull'autovettura specializzata a una platea entusiasta e incuriosita, mentre il personale della Polizia Scientifica ha coinvolto i giovani frequentatori, simulando l'acquisizione delle impronte della mano e favorendo la partecipazione attiva e divertita dei bambini, anche attraverso attività ludiche.

I bambini, inoltre, in riva al mare sono saliti in sella agli acquascoter della Polizia di Stato "le volanti del mare" che quotidianamente pattugliano le coste e forniscono un servizio di prossimità per i bagnanti.

L'impegno e la vicinanza della Polizia di Stato nei confronti della cittadinanza non si ferma nel periodo estivo e raggiunge i giovani nei centri estivi, sensibilizzandoli al rispetto della legalità.

Nuovo svincolo sull'A2 sprint dopo l'incidente «Sarà pronto nel 2027»

Valiante e Fezza travolti e uccisi dal tir il sindaco Conte: lunedì l'incontro con Rfi

Laura Naimoli

Il sindaco di Eboli Mario Conte accelera sul nuovo svincolo autostradale, dopo il terribile incidente che ha causato la morte della coppia di avvocati Mario Valiante e Wilma Fezza: la responsabilità di un'opera necessaria per la sicurezza dei viaggiatori, pensata e mai realizzata, pesa su almeno tre amministrazioni. Lunedì è in programma un incontro tra Comune e Consorzio Xenia, impresa appaltatrice del progetto di Alta Velocità Lotto 1A Eboli-Romagnano al Monte, per accelerare le procedure di realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Eboli.

LO SCENARIO

«Rfi ha completato le procedure ed assunto il progetto del nuovo svincolo autostradale, il cui completamento è previsto entro il 2027 - spiega Conte -. I recenti fatti luttuosi hanno rinnovato l'esigenza di mettere mano al più presto al progetto per dare sicurezza, snellire il traffico e sistemare l'intera area. Rispetto al progetto originario di Anas, oggi nella gestione di Rfi, abbiamo chiesto delle modifiche migliorative sia in termini di accesso all'area Pip, sia in termini di sicurezza e sistemazione complessiva dell'area. Una fase conclusa positivamente, con a valutazione definitiva ministeriale». In sostanza, oggi l'intero progetto rientra nelle competenze di Rfi e del programma di realizzazione dell'Alta velocità, una circostanza che dovrebbe consentire di accorciare i tempi. La storia di un progetto che potesse garantire una maggiore sicurezza agli automobilisti, ma anche migliorare le condizioni della viabilità, introducendo arterie speciali che potessero arrivare direttamente in area Pip, parte da lontano, da Gerardo Rosania, sindaco tra il 1996 e il 2005, che, con la sua giunta, valutò l'ipotesi di spostare l'uscita dell'autostrada da San Vito Martire alle cosiddette due strade. Interessi economici di privati bloccarono l'operazione, ma il sindaco successivo, Martino Melchionda, optò per ripristinare il corso dello svincolo a San Vito, dov'è attualmente, attraverso una variante approvata dal suo consiglio comunale. «Prima di portare la variante in consiglio, parlai con il presidente dell'Anas di allora racconta Melchionda -. Il progetto, per un investimento di 22 milioni di euro, oltre allo svincolo in sé, prevedeva tutta una serie di reti capaci di sistemare definitivamente la questione della viabilità, negli ingressi e nelle uscite. A lungo, però, si arenò al ministero a causa di ritardi nel rilascio della valutazione di impatto ambientale (Via) fino a che terminai la mia consiliatura. Oggi per fortuna, è il caso di dire, è entrata la competenza di Rfi che ha sbloccato i permessi, accelerando per via della realizzazione della nuova rete ferroviaria». Il testimone, passato a Massimo Cariello, nemmeno arrivò a destinazione. Era il settembre 2015 quando l'ex primo cittadino verificò con l'Anas che il vecchio finanziamento non era più nel triennale delle opere pubbliche dell'Anas. Nel 2016 però riuscì ad ottenere l'inserimento del finanziamento di quasi 17 milioni di euro, comprensivo della caserma della polizia nel triennale, grazie anche al lavoro di rete istituzionale con gli allora deputati Cuomo e Iannuzzi. Successivamente, la giunta Cariello diede parere favorevole sul progetto di fattibilità presentato dall'Anas, relativo all'adeguamento funzionale dell'attuale svincolo di Eboli al km 30+300 e sistemazione della viabilità locale esistente, con la prescrizione di eliminare dal progetto la realizzazione della rotatoria R3 lungo la SP 30 all'incrocio con via Cupe Inferiore e mantenere per l'intersezione tra la SP 30 ovvero, via San Vito Martire e la SP 195, via Giustino Fortunato. Nel 2018 l'Anas avviò la procedura della Via. Tra il 2022 e il 2023 sono arrivati i placet per procedere dal Ministero dell'Ambiente e dalla Direzione Belle Arti e Paesaggio. Lo scorso febbraio il Comune di Eboli ha rilasciato in sede di Conferenza il parere favorevole, con richiesta di ulteriori interventi migliorativi sul Via San Vito Martire. La conclusione della conferenza di servizi è datata 29 febbraio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - I revisori dei conti hanno rassegnato le dimissioni per motivi tecnici, contenuti nei cinque verbali stilati dal collegio

Consorzio farmaceutico, il Comune avrebbe dovuto esercitare il controllo



Palazzo di Città

di Erika Noschese

«Motivi tecnici»: sono queste le parole utilizzate dai revisori del Consorzio Farmaceutico Intercomunale di Salerno motivando le ragioni delle dimissioni. Un caso sollevato dal consigliere di Forza Italia Roberto Celano che ha fatto emergere la precaria situazione economico finanziario

in cui versa il Consorzio e che potrebbe avere ulteriori conseguenze anche sul Bilancio del Comune di Salerno. Convocati in commissione trasparenza dal capogruppo forzista Celano, i revisori hanno spiegato di non poter approfondire le motivazioni che hanno spinto alle dimissioni, facilmente comprensibile qualora si leggessero i cinque verbali presentati da dicembre fino al

«**«Lo continuiamo a dire: il bilancio non è veritiero, confermati gli errori»**»

Conseguenze potrebbero eserci anche sul bilancio del Comune per i crediti inseriti

giorno delle dimissioni. A parlare per conto di tutti solo Di Lascio che non ha approfondito la questione tecnica confermando però di essere stati impossibilitati a svolgere il loro lavoro, avendo richiesto all'amministrazione Napoli alcuni documenti mai recapitati. Dall'incontro in commissione è giunta la conferma a quanto sostenuto da Celano circa il controllo analogo sui Cfi che di fatto sarebbe atto dovuto così come sarebbe giunta la conferma di un bilancio non veritiero in quanto non era possibile aggiungere al bilancio cifre non ancora vendute. Proprio in una recente audizione in Commissione Trasparenza, è emerso che l'Amministrazione Comunale non partecipa attivamente alla gestione del Consorzio da anni. Il Dirigente del Settore Ragioneria ha sottolineato che l'Amministrazione non è tenuta ad esercitare il controllo analogo sul Consorzio ma questo è stato smentito proprio dai revisori, confermando la mala

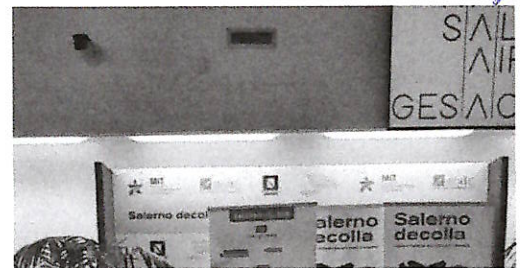
gestio del Comune di Salerno. «Dalle dichiarazioni rese in commissione Trasparenza emergono conferme circa le preoccupazioni da noi denunciate in più occasioni. Arriva la conferma anche sui crediti inseriti in bilancio e questa volta non sono io a dirlo ma i revisori dei Conti che non hanno avuto la possibilità di lavorare in maniera serena - ha dichiarato il consigliere di Forza Italia Roberto Celano - E' il caso di rammentare che il bilancio del Cfi approvato il 18 giugno del 2024 è assolutamente difforme rispetto alla situazione contabile protocollata dagli amministratori del Cfi il 18 giugno del 2024, presentando consistenti valori nelle attività di dubitabile veridicità. Questa situazione avrà conseguenze anche sul bilancio comunale che, come già dichiarato in più occasioni, non è veritiero». La questione sarà affrontata anche nel prossimo consiglio comunale in programma lunedì 29 luglio. Intanto, Celano ha già chiesto copia dei cinque verbali per verificare i fatti.

Il caso - Sistemi operativi di Gesac "non sono stati impattati ma si registrano disagi a causa di disservizi nel trasporto aereo" Tilt informatico causa Microsoft down: ritardi e cancellazioni in aeroporti della Campania

Caos agli aeroporti di Napoli e Salerno: i voli in arrivo e partenza hanno subito ritardi e/o cancellazioni per il malfunzionamento su scala globale dei sistemi informatici che ha colpito anche le compagnie aeree. Si parla dunque di un Microsoft down, ovvero il black out mondiale dei sistemi informatici che causa problemi nei trasporti, sistema bancario e finanziario e infrastrutturale di tutto il mondo. I sistemi operativi di Gesac, la società che gestisce gli aeroporti, «non sono stati impattati ma si registrano disagi a causa dei disservizi nel trasporto aereo che si stanno verificando in tutto il mondo», dice la Gesac, secondo cui «i passeggeri sono assistiti e costantemente informati dal personale dello

scalo e delle compagnie aeree». Intanto, l'avvocato Andrea Lisi, presidente di Anorc Professioni ed esperto in diritto dell'informatica e privacy ha chiarito che il down dei sistemi Microsoft, che ha creato disagi al mondo intero, «non è causato da un attacco hacker, ma da una falla di un software di cybersicurezza e, nello specifico, da un errore di configurazione che non si è aggiornato correttamente, generando interruzioni di servizi», ha detto spiegando che «questo episodio è qualificabile come una violazione di dati (data breach, ndr). Si ascrive come data breach ogni violazione di sicurezza che comporti, accidentalmente o in modo illecito, la distruzione, la perdita, la modifica, la divulgazione non au-

torizzata o l'accesso ai dati personali trasmessi, conservati o comunque trattati. Anche l'indisponibilità temporanea di accesso a dati personali, causata da un malfunzionamento di un sistema, va considerato come un data breach. Un fatto del genere - ha sottolineato Lisi - dice quanto sia importante portare avanti l'innovazione digitale». «Questa vicenda - ha poi evidenziato l'esperto - mostra un paradosso, ovvero quello per cui una violazione di dati sia probabilmente attribuibile a una soluzione che dovrebbe prevenire le violazioni di sicurezza. Inoltre questo episodio, come tanti altri che ormai coinvolgono anche i big player, insegnano quanto sia importante portare avanti l'innovazione digitale, valu-



tando bene però anche le fragilità su cui è poggiata e che riguardano la tenuta dei nostri sistemi democratici che sono ormai affidati da tempo a un oligopolio digitale in mano a 'imperatori' di dati che quando subiscono attacchi hacker, o anche solo dei semplici malfunzionamenti, mettono in crisi a livello mon-

diale imprese e Pa». «Per questo l'Europa negli ultimi anni sta cercando di porre degli argini a questo strapotere e dare regole rigide da osservare ai grandi player a presidio di nostri diritti e libertà fondamentali. Anche le nuove regole dell'intelligenza artificiale servono a questo», ha concluso Lisi.

L'INIZIATIVA

Referendum contro l'Autonomia in Campania parte la mobilitazione

di Alessio Gemma

La prima firma a Napoli venerdì, nella sede della Municipalità del Vomero, è di Salvatore Pace: consigliere municipale, preside in pensione del liceo Pansini ed ex consigliere comunale di De Magistris. Ieri circa 500 adesioni raccolte ad Avellino in Villa comunale. E il lancio della campagna alla Uil di Caserta. Si mette in moto la macchina sotto la canicola. Da Milano a Bologna passando per Perugia fino all'ombra del Vesuvio. Obiettivo: 500 mila firme per il referendum contro l'Autonomia differenziata. Martedì il lancio politico sarà in piazza Municipio con Cgil, Uil, partiti, associazioni, previsti il sindaco Gaetano Manfredi e il presidente della Regione Vincenzo De Luca. Il fronte del no alla legge Calderoli guarda con speranza al Sud. «Questa legge è uno Spaccatalia che frantumata il Paese», urla Nicola Fratoianni della Sinistra alla platea del festival di Giffoni. È in regioni come la nostra che bisogna alzare l'asticella della partecipazione per vincere la sfida del quorum, nella primavera del 2025 quando si spera di votare per l'abrogazione del regionalismo. Per ora un tour de force, le firme da depositare il 30 settembre in Cassazione. Con scuole, fabbriche e palazzi della politica chiusi per ferie, c'è da inventarsi la mobilitazione. Il comitato promotore campano, formato dai sindacati e partiti dell'opposizione, ha già in mente di sbarcare su spiagge, sagre e nei supermercati affollati anche d'estate. Sono 25 mila i moduli per le firme destinati alla Campania: un potenziale di 1 milione di sottoscrizioni. Al Comune di Napoli ne sono stati rilasciati due per ognuna delle dieci Municipalità. Ma al netto del Vome-



▲ Firma Un banchetto per la firma per il referendum

ro dove stanno iniziando a riempirli, nelle altre ex circoscrizioni non sono arrivati. Venerdì sera sono spuntati in extremis a Chiaia e Posillipo, a Scampia li hanno promessi per domani. «Sono venuti in tanti a chiedermi di firmare - ammette Roberto Marino, presidente della Municipalità del Centro storico - Ma i moduli non li abbiamo ancora. Da lunedì (domani) conto di averli anche io». Due moduli significa 80 firme: non sono troppo pochi per ogni Municipalità? «Storicamente ci ritornano intonsi, a parte qualche presidente che si dà da fare», spiega Maurizio De Stefano del Coordinamento democrazia costituzionale: «Ne porte-

remo altri nelle Municipalità se ne avranno bisogno. La cosa migliore è fare banchetti in strada». E il Coordinamento fondato dal costituzionalista Massimo Villone lancia un sos al Comune: «Al momento - spiega De Stefano - la procedura per ottenere le autorizzazioni per i banchetti dal Comune è molto farraginoso. Si deve utilizzare la piattaforma del Suap, cioè quella per la concessione di fiere e mercati. È richiesta la pianimetria delle postazioni. Poi pareri, verifiche degli uffici. Con la scadenza del 30 settembre, siamo lenti. È un diritto, non mi puoi frapporre patenti come per Eurochocolate». Dalle Municipalità i moduli vanno ri-

consegnati in Comune con le firme il 6 settembre. In anticipo per evitare ritardi, nei passaggi successivi fino a Roma. «Peccato che le scuole sono chiuse, sentono molto l'Autonomia», riflette Salvatore Pace dopo la firma: «Ma stanno emergendo elementi emotivi: l'odio verso Salvini e il Nord aggressivo».

Si muovono i partiti. Il Pd di Napoli, guidato da Giuseppe Annunziata, ha già 70 moduli "vidimati", vorrebbe portarne a casa 1000. Che vuol dire fino a 40 mila adesioni. Si lavora sui circoli che si trasformano in comitati per la raccolta firme. «Si potrà firmare nelle feste del partito», assicura Francesco Boccia, capogruppo dem in Senato. «In questa fase conta l'iniziativa di partiti e sindacati - spiega Nicola Ricci, segretario della Cgil - Molti luoghi di lavoro saranno chiusi. Ma la notorietà del referendum sta prendendo piede. In settimana ci rivedremo per puntare su sagre, feste, centri della grande distribuzione sempre aperti». Domani mattina Villone sarà nella sala consiliare di Giugliano per presentare il quesito referendario. «Stiamo pensando a organizzare la raccolta firme sulle spiagge - rivela Eduardo Pizzo dell'Anpi di Giugliano - stiamo contattando alcuni stabilimenti balneari della zona». Intanto martedì si punta al pienone in piazza Municipio con i sindaci dalla provincia. Da Bruxelles dovrebbe arrivare l'eurodeputata Lucia Annunziata. «È un fronte largo che si mette in piedi - dice Giovanni Sgambati, segretario della Uil - Ci saranno De Luca e Manfredi». Giovedì l'ex premier Matteo Renzi sarà in Consiglio regionale con De Luca contro l'Autonomia. Il governatore allarga il campo: il regionalismo è lo scivolo verso il terzo mandato in Regione?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La misura del Comune

Salario minimo di 9 euro nei contratti pubblici

Niente più paghe da fame per i dipendenti delle imprese che intendono lavorare per il Comune di Napoli. Tutti gli operatori economici ai quali il Comune affiderà lavori, forniture e servizi dovranno prevedere un trattamento economico per i dipendenti non inferiore a 9 euro l'ora. La giunta ha infatti approvato un atto di indirizzo finalizzato proprio alla tutela della retribuzione minima oraria salariale nei contratti del Comune di Napoli. La delibera è stata adottata su proposta dell'assessore al Lavoro Chiara Marciani e impegna direttamente sia l'amministrazione che le società partecipate del Comune.

Il documento rappresenta un ulteriore tassello nel quadro delle iniziative volute dal sindaco Gaetano Manfredi per offrire maggiori tutele ai lavoratori. La delibera, infatti, integra il protocollo d'intesa su sicurezza e legalità negli appalti e nei subappalti, che il Comune di Napoli stipulerà con le organizzazioni sindacali. Lo schema del protocollo d'intesa, approvato dalla giunta l'8 luglio scorso, è finalizzato anche ad assicurare ai lavoratori impiegati negli appalti le migliori garanzie economiche e normative.

L'atto di indirizzo approvato dalla giunta comunale ha recepito i contenuti dell'ordine del giorno a firma del consigliere Sergio D'Angelo, che il Consiglio comunale ha approvato all'unanimità nello scorso novembre.

«Questa delibera - spiega l'assessore Marciani - contiene anche vincoli sui contratti collettivi che devono essere applicati al personale impiegato nei lavori, nei servizi e nelle forniture oggetto di appalti pubblici, in coerenza con la disciplina prevista dal nuovo Codice dei contratti pubblici. L'amministrazione intende garantire la dignità del lavoro e con gli ultimi atti approvati dalla Giunta vengono prescritte ulteriori garanzie, di sicurezza ed economiche, rispetto a quelle già previste dalla legislazione vigente».

«Non abbiamo l'ambizione di sostituirci al Parlamento e alla politica nazionale, ma vogliamo lanciare un segnale dalla più grande città del sud, dove più che altrove è largamente diffuso il lavoro povero - evidenzia il consigliere D'Angelo - Basta paghe da fame, soprattutto da parte di chi esegue lavori per conto delle amministrazioni pubbliche. Al di sotto dei 9 euro lordi non è ammissibile pagare i lavoratori impegnati in appalti e subappalti che coinvolgono il Comune di Napoli».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La nuova amministrazione stabiese

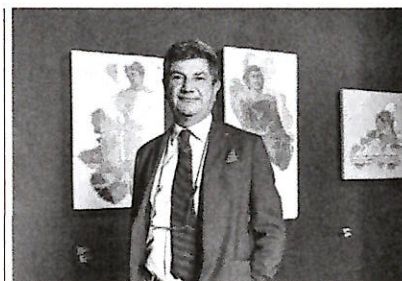
Castellammare, Vicinanza presenta la sua squadra quattro uomini e tre donne

di Mariella Parmendola

La prima squadra di governo dopo due anni e mezzo di misure straordinarie per lo scioglimento legato alle infiltrazioni camorristiche nel comune di Castellammare di Stabia. L'ha presentata il sindaco Luigi Vicinanza, un mese e mezzo dopo la vittoria del centrosinistra. Sette gli assessori, quattro uomini e tre donne per quella che Vicinanza ha definito «la giunta del sindaco». E ha aggiunto «della ripartenza». Dopo una lunga trattativa con forze politiche e liste civiche, espressione di un'ampia coalizione, è arrivata la scelta di nominare una squadra scegliendo professionisti con un profilo tecnico, piuttosto che un'amministrazione politica. Una virata rispetto a quanto annunciato inizialmente. Il primo test di stabilità e tenuta della maggioranza nel primo consiglio comunale fissato per il 26 luglio, con all'ordine del giorno l'elezione del presidente dell'assemblea.

Ha un passato da ex assessore il vicesindaco Peppe Di Capua, dirigente per anni del Pd. A Di Capua la delega di peso dei Lavori pubblici. Arrivano poi dagli ambienti universitari l'antropologa Annalisa Di Nuzzo,

Il sindaco vara la «giunta della ripartenza». Nel team anche docenti universitari



▲ Primo cittadino Luigi Vicinanza, sindaco

professoressa al Suor Orsola Benincasa che si occuperà di educazione e identità, Beniamino De Martino ordinario di Ingegneria informatica all'università «Luigi Vanvitelli» (nuove tecnologie e smart cities). Sempre dalla Vanvitelli arriva l'assessore all'Urbanistica Giuseppe Guida,

la materia che insegna presso il Dipartimento di Architettura e design industriale nella struttura universitaria di Caserta. Esperienza amministrativa portano in dote l'assessore Alessandra Polidoro con deleghe al Bilancio e alle Politiche sociali. Che da dirigente si è occupata di

formazione al Comune di Napoli e di fondi europei in Regione. Sempre in Regione lavora a capo dell'ufficio di presidenza con Vincenzo De Luca Nunzia Canfora, che a Castellammare si occuperà di turismo e sport. Sulla sanità dovrà invece impegnarsi lo psichiatra Giuseppe Cioffi, che ricoprirà il ruolo di assessore alle Politiche sanitarie e in questa fase dirige il centro di igiene mentale dell'ospedale di Sorrento. Vicinanza terrà per sé le deleghe alla cultura, agli eventi e alla città dei parchi. E commenta così le nomine: «Un giusto mix di donne e uomini con esperienza,

competenza, radicati sul territorio e con una forte conoscenza della città, con l'obiettivo di far ripartire Castellammare di Stabia e riallacciare quel rapporto con le persone sfiduciate dall'inerzia e dalla cattiva politica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La sfida aerospazio robot e compositi da Napoli a 88 paesi

IL PRIMATO NASCE DALLE IMPRESE PIONIERE DELL'AERONAUTICA CIVILE E SI CONSOLIDA NELL'HI-TECH

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Il salto di qualità nel nome delle competenze che si chiamano ingegneria, manifattura e certificazione dei materiali. Sono loro a mettere la Campania al primo posto in Italia nella mappa delle regioni più performanti nell'Aerospazio, e segnatamente nel settore aeronautico. Il terzetto di testa, che comprende anche Lombardia e Piemonte, copre il 57% della distribuzione totale degli occupati, spiega la ricerca condotta dal Cluster Tecnologico Nazionale dell'Aerospazio presentata in questi giorni a Roma e basata, appunto, sulle competenze del comparto (250 interviste, un ampio documento di sintesi illustrato dalla presidente Cristina Leone da cui emerge una "filiera completa" e peraltro in sensibile crescita). Primato forse persino annunciato quello della Campania, da anni al vertice in Italia, ma forse ancora in parte sottovalutato e comunque espressione evidente del cambio di paradigma che anche in un settore a forte innovazione tecnologica è ormai sotto gli occhi di tutti. Non è un caso che anche quest'anno ci sarà uno stand promosso e organizzato dalla Regione Campania al Salone internazionale di Farnborough in Inghilterra, che apre domani, con le aziende che fanno parte del Dac, il Distretto aerospaziale campano. Un appuntamento di prestigio che l'esito del Cluster contribuisce a rendere ancora più significativo, rafforzando il valore di un modello che, sotto la guida dello scienziato Luigi Carrino, può vantare numeri e prospettive importanti. Il volume d'affari dell'aerospazio in Campania è stimato in 2,8 miliardi di euro, con oltre 13.000 dipendenti diretti (55.000 considerando anche i lavoratori indiretti dell'indotto) che permettono alla regione di coprire un quarto del totale delle esportazioni nazionali del comparto. Nel solo campo dell'aviazione commerciale, la Campania detiene circa il 70% dell'export dell'aeronautica civile. Ma anche nello spazio la Campania ha visto crescere nel 2022 le proprie esportazioni del 20%, un dato superiore a quello italiano (19%) e nettamente più elevato della media Sud (14%). Per cento e ben oltre il 14 per cento della media del Sud del Paese. Complessivamente i prodotti campani, dai compositi ai robot intelligenti, arrivano in 88 Paesi di tutto il mondo. Inoltre, l'effetto distributivo sul piano strettamente territoriale è notevole: per ogni 100 euro di valore aggiunto attivato dalla produzione aerospaziale in Campania, l'effetto endogeno, cioè ciò che resta per la ricchezza della regione, è pari a 94,1 euro, dato ben superiore a qualsiasi altro settore produttivo.

LE CIFRE

Il primato nelle competenze dell'aeronautica civile, da cui tutto è iniziato e proprio a Napoli, rafforza la spinta del Sud alla crescita del settore che dopo il Covid ha ripreso a macinare cifre di rilievo. Oggi, infatti, ammonta a 16 miliardi di euro il fatturato per il settore aeronautico, con 42.687 dipendenti, e a 2,2 miliardi di euro quello del settore spaziale, con 7.454 dipendenti. I dati raccolti dal Cluster tecnologico indicano che nel triennio 2021-2023 si è consolidata la parte industriale costituita all'80% da piccole e medie imprese, a cui si affiancano grandi "prime contractor" che partecipano ai più importanti programmi europei e internazionali, come Leonardo, Avio Aero, Telespazio e Thales-Alenia Space Italia. Le spese in ricerca e innovazione si aggirano intorno al 10% del fatturato cresciuto in media del 6% annuo con un incremento totale nel triennio pari al 13%. L'occupazione, nello stesso periodo, è salita del 10%.

Italia competitiva in Europa, Campania all'altezza della sfida: da un decennio il Dac e i suoi partner sviluppano progetti per un valore complessivo di 300 milioni di euro in settore industriale tra i più rilevanti per innovazione tecnologica, competenze scientifiche, export e numero di addetti. A Farnborough il Dac sarà rappresentato da Leonardo, Avio Aero, Cira, Mbda, Ala e Mes Group ma sono complessivamente 27 le aziende inserite nella "missione" preparata dalla Regione. Incontreranno gli altri big mondiali dell'aerospazio, presenteranno i nuovi progetti, approfondiranno relazioni capaci di gettare le basi per future collaborazioni, con il sostegno di un sistema universitario che vede ben 5 dei 7 atenei campani impegnati al loro fianco sul fronte della ricerca, una delle peculiarità degne di nota del "modello regionale". Tutte sulla stessa linea,

grandi e piccole, capaci di fare squadra, cioè, al di là della normale e inevitabile concorrenza: un "polo di eccellenza" che ha abbattuto il muro dell'indifferenza e del pregiudizio senza quasi fare rumore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Know how e competenze nelle avio-strutture la chiave dello sviluppo campano»



Professor Carrino, i dati del Cluster Tecnologico Nazionale esaltano il modello campano dove la sinergia tra le imprese e tra queste e il sistema universitario è vincente. Dove si può arrivare ancora?

«Le opportunità offerte dalla ricerca e la qualità della filiera delle nostre aziende autorizzano a non escludere alcun settore. A partire, ad esempio, dallo sviluppo di possibili partnership con Leonardo nel settore elicotteristico di cui si sta parlando da qualche mese», risponde Luigi Carrino, appena riconfermato alla presidenza del Distretto aerospaziale campano.

Non sono molte le aziende del Dac che già si occupano specificamente di elicotteristica

«È vero ma la stragrande maggioranza delle nostre aziende ha maturato competenze, know how e specializzazioni nelle avio-strutture che permetteranno loro di impegnarsi con profitto anche in questo settore. Leonardo ha contattato anche altri Distretti aerospaziali e crede molto nello sviluppo di nuovi elicotteri per i loro innegabili vantaggi. Del resto, con il Covid questo mezzo di trasporto ha visto crescere le opzioni di utilizzo in tutto il mondo nelle sue applicazioni civili. Per noi sarebbe sicuramente un'ulteriore possibilità di crescita».

Lei ha detto più volte che l'aeronautica civile è il settore che ha più bisogno oggi del sostegno pubblico ma che la space economy è fondamentale per il futuro: si possono conciliare anche in Campania le due prospettive?

«Assolutamente, abbiamo le competenze necessarie per entrambi i settori. La forza del Distretto sta proprio nella capacità di operare in sinergia, grazie alla stretta collaborazione tra le diverse entità coinvolte. Riteniamo cruciale implementare politiche industriali in settori che rivestono un'importanza vitale per lo sviluppo economico italiano. Essere in rete e fare sinergia è un'esigenza imprescindibile per essere competitivi e questo ci consente di essere consapevoli, resilienti e lungimiranti. L'aerospazio è nato a Napoli, è il riconoscimento di una storia, di un primato di una importante eredità ma conta anche essere consapevoli di tutto questo e del valore che esprime il DAC, in Campania e nel paese Italia. La propensione a innovare è uno dei motivi di forza del Distretto».

L'aerospazio come simbolo del cambio di paradigma del Sud: tra Campania e Puglia il Mezzogiorno che sostiene la crescita del Paese è una certezza in questo settore.

«Vero, ed è proprio per questo che anche in questi giorni a Farnborough potremo testimoniare la competitività del Sud nella quale personalmente ho sempre creduto. La presenza delle aziende campane, già affermate a livello internazionale, consentirà significativi confronti sulle traiettorie del mercato aerospaziale e della space economy per il prossimo decennio: siamo e saremo in prima fila nell'analisi delle ultime tecnologie e costruendo connessioni anche con il mondo della ricerca contribuiremo ad una visione sostenibile del settore a livello globale. Il "modello Campania" del Dac è proprio questo».

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fitto chiude i suoi dossier "exit strategy" per Bruxelles

L'accelerazione del ministro su Pnrr e Zes unica per farsi trovare pronto in caso di chiamata alla Commissione europea. Resta il nodo della successione a Roma

LO SCENARIO

ROMA È vero, Giorgia Meloni continua a ripetere di non avere ancora deciso quali saranno i due nomi - uno maschile e uno femminile - che indicherà a Ursula von der Leyen come candidati italiani a prossimo Commissario europeo. Eppure indizi e prove iniziano a sovrapporsi, condensandosi attorno al ministro Raffaele Fitto.

Non solo perché l'ex governatore pugliese gode della fiducia sia della premier che della presidente della Commissione (al punto che ai vertici del governo c'è chi garantisce che Ursula ne abbia fatta espressa richiesta a palazzo Chigi) o perché la richiesta di un portafogli economico e normativo di peso avanzata da Roma sembra essere stata tarata sul suo identikit, quanto perché il titolare del Pnrr, della Coesione, del Sud e degli Affari Europei sembra prepararsi all'eventualità di un trasloco a Bruxelles. Con la settimana che sta per iniziare destinata ad imprimere un deciso sprint, mettendo ordine tra i dossier di sua competenza.

I DOSSIER

Se il decreto Coesione è diventato legge da due settimane e sul Recovery molto è già stato fatto - con la richiesta della sesta rata inviata, il pagamento ad un passo e la nuova relazione semestrale che sarà presentata domani pomeriggio in cabina di regia, con novità attese sul fronte della spesa - il ministro ora ha acceso il suo faro sul Sud. Venerdì prossimo arriva al giro di boa il progetto della Zes unica con la presentazione a palazzo Chigi del piano strategico utile a riempire di significato un contenitore che, attraverso la sburocratizzazione dell'accesso al mercato e al credito d'imposta, si propone di favorire l'afflusso di incentivi pubblici e investimenti privati in Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna. Entro il termine del 31 luglio, attraverso le interlocuzioni con Banca d'Italia, Bei, Ocse, Regioni, parti sociali, Confindustria e ministeri, sono stati individuati i settori in cui investire nel rispetto delle specificità territoriali e dell'industria italiana. In particolare quindi agroalimentare, automotive, energie rinnovabili, life sciences, aerospazio, turismo, moda, information and communication technology, navalmeccanica, logistica, mobilità sostenibile. In altri termini da venerdì verrà messa benzina in una macchina a cui Fitto e palazzo Chigi hanno iniziato a lavorare sin da subito. Un po' un coronamento dell'azione del ministro che avvalora l'ipotesi di una sua uscita dall'esecutivo. Uscita che però, sarebbe tutt'altro che soft. Non è infatti stata ancora individuato chi potrebbe sostituirlo. Posto che Meloni non vorrebbe spacchettare le molte deleghe nella convinzione che la macchina messa in piedi possa continuare a funzionare offrendo a sostegno a tutti gli altri ministeri (esempi recenti sono i finanziamenti individuati dal dicastero fittiano per il decreto Campi Flegrei o per quelli per le liste d'attesa), al momento manca il nome giusto. Al punto che c'è pure chi ritiene che a sostituire Fitto possa essere solo Fitto stesso. Come? Affidando le deleghe alla stessa Meloni, al sottosegretario Alfredo Mantovano o a qualche altro uomo di sua fiducia, e continuando a seguire i dossier da Bruxelles. Difficile immaginare in che modo data la mole di lavoro che comporterebbe seguire Coesione, Pnrr e Sburocratizzazione per tutta l'Unione, ma tant'è. Per la premier in questo caso l'obiettivo è evitare fibrillazioni all'interno dell'esecutivo. La casella potenzialmente vacante infatti, fa gola sia a Matteo Salvini che ad Antonio Tajani nonostante FdI non abbia alcuna intenzione di privarsene, con il rischio di un ennesimo scontro senza esclusioni di colpi.

Si vedrà. Intanto è ancora impossibile escludere che alla fine l'Italia non finisca con un ruolo di altro tipo, magari quella di Commissario al Mediterraneo (a patto che abbia competenze su migrazione e partnership economiche ed energetiche con l'Africa, il Sahel e il Medio Oriente), che ben si sposerebbe con il profilo della sherpa del G7 e numero uno del Dis Elisabetta Belloni.

Francesco Malfetano

I tre porti «chiave» del Mediterraneo per la sfida cinese

PER IL CAPOLUOGO UN RUOLO CHIAVE NEI COMMERCII CON L'AMERICA TARANTO SPONDA DEL MEDIO ORIENTE



LO SCENARIO

Nando Santonastaso

È un'immagine che parla da sola, che spiega come e perché l'Italia è la naturale, unica grande piattaforma europea del Mediterraneo. Con tutto quel che ne consegue sul piano energetico, commerciale, geopolitico. Proiettata ieri a Napoli, nell'ambito della presentazione dell'11esima edizione di "Italian Maritime Economy", il Rapporto sull'economia marittima curato con particolare cura da Srm, la Società di studi e ricerche collegata a Intesa Sanpaolo, è la fotografia del Paese "a testa in giù" trasmessa dal satellite. Una "posa" irrituale ma decisamente ideale per spiegare quanto sia strategica la missione italiana di avvicinare sempre più l'Europa all'Africa in termini di reciproco e paritario sviluppo economico e commerciale, di formazione di alto livello, di impegno condiviso per la pace. Ma è al tempo stesso anche la rappresentazione plastica del

cambio di paradigma del Mezzogiorno, punto di riferimento obbligato dei nuovi equilibri geopolitici dell'area euromediterranea, ora che lo storico asse est-ovest è stato interrotto dall'invasione dell'Ucraina.

I RUOLI

Guardare a Sud è insomma inevitabile. E il ruolo dei porti meridionali italiani emerge con una certa chiarezza dal Rapporto, illustrato dal Direttore di Srm, Massimo Deandrea, e dal responsabile dell'Economia marittima Alessandro Panaro. Le previsioni indicano che, nonostante i conflitti in corso, si assisterà ad una crescita media annua al 2028 dei traffici container del Mediterraneo di poco più del 3% contro il 2,5% della media Mondo. Che la rotta via mare Asia/Euro mediterranea si consoliderà ancora incrementando gli scambi tra Ue e Cina (nell'import la quota del dragone passerà dal 15,8% al 20,5% e quella dell'export dall'8% all'8,7%). E ancora, che la capacità di servizio container all'interno del Mediterraneo è cresciuta del 17,6% nell'ultimo anno, ovvero di oltre 75.000 TEU (tonnellate per anno) rispetto al dicembre 2022, grazie all'impiego di un maggior numero di navi da parte dei vettori (345 contro 296). Insomma, la centralità del "grande mare" è ormai una certezza ma lo è ancora di più, in prospettiva, per almeno tre porti del Mezzogiorno, Gioia Tauro, Napoli e Taranto. Investire adeguatamente su ognuno di essi, spiega il meticoloso lavoro del team di ricercatori di Srm, vuol dire proiettarli in una dimensione internazionale a dir poco strategica. Gioia Tauro è la chiave dell'Italia per attrarre le supernavi, la cui realizzazione è in costante aumento nel mondo. Regina nazionale del transhipment, ha spazi idonei ad accogliere anche 2-3 giganti del mare contemporaneamente consentendo al nostro Paese di essere agganciato alle dinamiche delle grandi navi (ben sapendo che ogni Paese che affaccia sul Mediterraneo ha almeno un'infrastruttura del genere), e a tutti i porti più piccoli di fare "feederaggio" (il trasbordo) su navi più piccole che altrimenti andrebbero in altri scali. È un autentico valore aggiunto, insomma, che va tutelato e potenziato in chiave europea, specie se come tutto lascia supporre il peso del Canale di Suez, attraverso il quale si entra nel Mediterraneo, non sarà depotenziato.

NAPOLI

Anche per Napoli c'è una missione strategica possibile. E riguarda gli scambi con gli Stati Uniti: non tutti sanno che quello Usa è il primo mercato marittimo del nostro Paese e che già adesso alcune grandi compagnie (la Maersk, ad esempio) hanno rotte stabili di collegamento delle merci tra Napoli e l'America. La prospettiva di implementare questa dimensione atlantica sembra dunque possibile soprattutto se i nuovi servizi, digitali in testa, che dovranno rendere attrattivo lo scalo non resteranno solo sulla carta. E poi Taranto che sembra per molti aspetti il porto ideale per le rotte provenienti e dirette nei Paesi del Middle East: è il primo importante scalo che incontrano le navi provenienti da Suez e non a caso, quando sul porto pugliese investirono i turchi, tra i loro obiettivi primari c'era l'allargamento delle rotte a tutta l'area euromediterranea, Turchia ovviamente in testa.

Tre ambizioni legate dallo stesso filo: sfruttare fino in fondo il vento in poppa al Mediterraneo e le buone news provenienti dal sistema portuale italiano e meridionale in particolare. Il Rapporto di Srm mette in guardia dalla crescita di molti scali spagnoli e di Tanger Med in Marocco, favoriti dalla prossimità a Gibilterra. Ma al tempo stesso ribadisce che «l'Italia è tra i maggiori esportatori a livello mondiale, sesta in classifica dopo Cina, Stati Uniti, Germania, Olanda e Giappone», con una elevata incidenza del rapporto Export+Import/Pil (terzo al Mondo dopo Olanda e Germania). «I porti italiani rappresentano uno strumento a sostegno del sistema industriale, ne supportano l'internazionalizzazione dato che il 28% dell'import/export in valore e il 50% in quantità utilizza la nave (dati al 2023)». Inoltre, spiega Srm, la leadership assoluta nello Short Sea Shipping (primo Paese in Europa per volume di merci movimentate, pari a 305 milioni di tonnellate, con una quota di mercato superiore al 17% del totale, davanti a Paesi Bassi (16%),

Spagna (13%) e Germania (9%); e il valore della Blue Economy (59 miliardi di euro con 228 mila imprese del cluster marittimo, pari al 3,8% del tessuto imprenditoriale italiano, con 914 mila occupati) sono numeri di assoluto impatto. E' vero che nel 2023 i porti italiani hanno movimentato oltre 474 milioni di tonnellate di merci, con una riduzione del 3,2% sul 2022, che riflette il rallentamento del ciclo economico. Ma è altrettanto vero la flotta italiana di traghetti, ovvero le navi che meglio si prestano al servizio RO-RO, è leader mondiale e che dei primi 10 porti RO-RO europei del Mediterraneo, 7 sono in Italia.

La vera sfida allora è quella di creare le condizioni perché il sistema funzioni in modo sempre più efficace e soprattutto che vinca la delicatissima sfida della sostenibilità alla quale il Rapporto dedica molte, interessanti riflessioni. Lo sottolineano con acutezza molti degli interventi di ieri, da Giampieri di Assoporti al Direttore marittimo della Campania Pietro Vella. I porti devono diventare sempre di più hub energetici ma devono contare su condizioni di sicurezza e di infrastrutture all'altezza. Al momento «i porti italiani per i quali il segmento energy è preponderante (35% del totale) stanno affrontando e sempre più saranno protagonisti di

una rivoluzione energetica» scrive Srm, chiamati come saranno a ricoprire un ruolo importante nel percorso verso la transizione "green" e contribuendo a generare sinergie tra le due sponde del Mediterraneo. Anche in questo caso il Mezzogiorno, con un peso specifico di circa il 50% della movimentazione portuale italiana ha un ruolo chiave. «Dai dati Srm emerge che il trasporto marittimo è la modalità più efficiente in termini di emissioni di carbonio: il settore, infatti, sta attuando gli obiettivi della transizione green ma per raggiungere il target Net zero al 2050 non solo i combustibili a zero emissioni non sono neppure attualmente disponibili nelle quantità necessarie ma i costi della transizione sono enormi. È impensabile, quindi, che possano essere tutti a carico delle sole imprese. In questo quadro, misure europee come l'ETS, dovranno essere reindirizzate al settore per non rischiare di metterci fuori gioco come Paese nelle rotte commerciali mondiali», dice Mario Zanetti, Delegato del Presidente di Confindustria per l'Economia del Mare e Presidente di Confitarma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I primati di Torre Annunziata che resta un porto regionale

IL CASO DEGLI ESCAVI PER FAR ARRIVARE LE GRANDI NAVI BLOCCATI PER MESI PER UN ERRORE CARTOGRAFICO

IL CASO

Antonino Pane

Il porto dei record in Campania è quello di Torre Annunziata. Record nella movimentazione di rinfuse solide; record su fondali: soli 8,30 metri di profondità nonostante 30 milioni spesi. Record positivi e negativi che si sommano ma che, grazie alla voglia di fare, al cambio di paradigma di non piangersi addosso, riescono a produrre risultati straordinari.

Già arrivare al porto di Torre Annunziata oggi è un bel vedere. La strada nuova, che costeggia i cantieri nautici, è già un preciso indizio che qui si va avanti, che le crisi si superano con il lavoro e la determinazione. Ed eccolo qui il porto: i grandi silos a levante, il diporto a ponente. Le scie dei piccioni che rincorrono i camion che escono con carichi di cereali sono più precise di Google maps per arrivare sul posto.

La Solacem, l'azienda che gestisce il terminal rinfuse, è un brulicare di autisti pronti a caricare. Ai piedi dei silos, invece, una nave con le stive aperte che si lascia aspirare il suo prezioso carico. Ma vediamo come si presenta questa azienda. La Solacem è Spa che si occupa di logistica portuale e opera fin dal 1969, nel porto di Torre Annunziata. L'attività si svolge nel settore dello sbarco e della movimentazione di cereali e della relativa distribuzione nel centro-sud Italia e per il bacino del Mediterraneo. Nel corso degli anni la Solacem ha incrementato e diversificato la sua attività fino a diventare una società di logistica integrata offrendo, in aggiunta allo stoccaggio del grano e delle farine, ulteriori servizi di manipolazione, conservazione e trasporto di metalli ferrosi e non, cellulosa, fertilizzanti e prodotti alimentari e merci varie.

«In questa attività - spiega Giuseppe Rocco, presidente di Solacem, siamo il primo porto in Campania. Grano per i pastifici ma anche farina, mangimi e i derivati».

E infatti dai dati arriva la conferma: Torre Annunziata movimentata più cereali dei porti Napoli e Salerno messi insieme. E non basta. C'è anche l'alluminio che si è ritagliato un bello spazio con numeri in continuo aumento.

Eppure, nonostante queste performance, il porto di Torre Annunziata continua ad essere, insieme a quello di Pozzuoli, un porto di competenza regionale. In passato è stata giocata, malissimo a guardare il risultato, la carta dell'ingresso nell'allora Autorità portuale, oggi Adsp del mare Tirreno centrale.

L'AUTORITÀ

Cosa significa questo? Dal punto di vista commerciale quasi niente; dal punto di vista dell'operatività infrastrutturale tantissimo. Basti pensare che dalla finestra di Solacem si vedono benissimo i lavori di consolidamento della banchina resi necessari per far lavorare una nuova gru. Ebbene quei lavori l'impresa li sta pagando in proprio; non ha potuto contare sull'adeguamento funzionale che, invece, accompagna i concessionari all'interno delle Adsp.

«Ma noi andiamo avanti lo stesso - aggiunge Rocco - perché siamo perfettamente consapevoli che i porti delle rinfuse solide non devono mai fermarsi. Così è stato con la pandemia, così è oggi e sarà domani. Chi non ricorda la caccia alla farina per il pane e le pizze quando il covid avanzava minaccioso? Quella farina veniva da questi silos per non ci siamo fermati neanche per un'ora e nessuno tra nostri dipendenti si è ammalato. I porti con le rinfuse solide hanno un ciclo valore che nessuna altra specializzazione può offrire. I mangimi, ad esempio, chiudono il ciclo della filiera alimentare. E anche l'alluminio è stato determinante durante il covid: quelle linguette che chiudono le fiale di vaccino, sono di alluminio. Insomma rafforzare i porti rinfuse, significa rafforzare filiere determinanti per la vita quotidiana».

Tutte rose e fiori, dunque? Certamente no. Questo porto è stato ed è al centro di vicende assolutamente incredibili. Una risolta ma che mesi ha tenuto gli operatori col fiato sospeso: un errore cartografico non faceva omologare i lavori eseguiti perché il porto di Torre Annunziata sulle carte non risultava in provincia di Napoli ma in quella di Salerno. La secondo dagli effetti ancora più gravi riguarda gli escavi. Il porto di Torre Annunziata nel 2013 aveva una profondità media di 8,30 metri. Ebbene negli ultimi dieci anni sono stati spesi ben 30 milioni, di fondi ottenuti dall'Europa, ma il fondale è sempre di 8,30 metri. Eppure questo porto non è area Sin e fare un escavo come si deve non sembra difficilissimo, tantomeno costosissimo. «Purtroppo - spiega Rocco - si sono formati due mammelloni di sabbia che impediscono l'ingresso di navi grandi e penalizzano fortemente la nostra attività. Con navi più grandi potremmo aumentare la nostra movimentazione a tutto vantaggio anche delle aziende che si approvvigionano da noi. La Solacem vuole crescere, vogliamo aumentare il nostro peso sul mercato e abbiamo le possibilità di farlo. L'innovativo e ampio progetto "Energia Sostenibile" intrapreso da Solacem attraverso il potenziamento dell'impianto fotovoltaico con una struttura da 99,75 kWp sui silos al Molo di Levante, è la dimostrazione perfetta di un'economia circolare completamente green: produciamo energia solare sostenibile per alimentare le nostre operazioni portuali».

E non basta. Grazie all'esperienza e all'organizzazione nello stoccaggio di prodotti per l'alimentazione umana e animale, la Solacem Spa ha anche ottenuto il prestigioso certificato Rina Argoq ISO 22000 per il sistema di gestione della sicurezza alimentare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Da Napoli a Palermo svolta sostenibile e sfida energetica»

UN PANNELLO SOLARE NEL PORTO PARTENOPEO PRODUCE IL DOPPIO DELL'ENERGIA ELETTRICA DELLO STESSO PANNELLO INSTALLATO IN GERMANIA

L'INTERVENTO/1

Antonino Pane

«Decarbonizzazione? Bene, il trasporto marittimo è la soluzione del problema, non il problema». Emanuele Grimaldi, ceo della Grimaldi Group e presidente mondiale degli armatori, non usa giri di parole: «Trasportiamo il 90% delle merci e inquiniamo il 2%. Questi dati sono il frutto di un grandissimo senso di responsabilità degli armatori che stanno lavorando e investendo incessantemente. Ora abbiamo di fronte il traguardo delle zero emissioni per il 2050. È chiaro che non possiamo fare noi da soli, soprattutto se ci continuano a tassare senza aiutarci nella transizione. Abbiamo bisogno di porti green e di infrastrutture efficienti. È il sistema tutto che deve raggiungere il risultato e per questo stiamo lavorando». Grimaldi ha voluto dedicare la sua rielezione al vertice dell'Ics, ai lavoratori marittimi. «Sono due milioni e fanno sacrifici enormi - ha detto - Ora dobbiamo pensare a loro e alle loro famiglie. Abbiamo fatto effettuare un sondaggio sugli equipaggi: ebbene, i lavoratori non chiedono più soldi, ma più collegamento con le famiglie. A bordo vogliono essere connessi, parlare con il coniuge, con i figli, con i genitori. Questa ora è una priorità che non possiamo ignorare». Il Covid ha esasperato queste esigenze. «Hanno continuato a lavorare a bordo - ha sottolineato Grimaldi - nonostante non avessero continui collegamenti con le loro famiglie».

I MERCATI

Grimaldi ha anche mandato precisi avvertimenti a chi intende utilizzare la leva dei dazi per frenare le importazioni di auto dalla Cina. «I dazi, il protezionismo eccessivo sono tutti elementi che hanno prodotto conflitti mondiali. Più che rincorrere barriere bisogna capire i ragionamenti che fanno gli altri; bisogna ascoltarli e capirli. Noi dalla Cina importiamo auto pulite, esportiamo auto costose e inquinanti. Pensare di difenderci con dazi è un suicidio economico che può essere enunciato solo da politici superficiali». «Il Mediterraneo - ha detto il presidente mondiale degli armatori - è da sempre culla di civiltà e, nonostante la sofferenza che oggi si registra nel canale di Suez, la centralità di questo mare è sempre importantissima. E se lo è il Mediterraneo a maggior ragione lo è l'Italia e il Mezzogiorno in particolare. Guardiamo ai grandi passi in avanti della Sicilia, guardiamo con sempre maggiore fiducia alla Campania ma anche alla Puglia e alla Calabria. Turismo ed energia sono i nuovi vettori del benessere per queste aree del Paese e la loro centralità è in continua crescita. Dobbiamo assecondarla ed accompagnarla. Sfruttando al massimo anche la posizione geografica al centro del Mediterraneo. Pensate - ha sottolineato - un pannello solare a Napoli produce il doppio dell'energia elettrica dello stesso pannello posizionato in Germania. Questo è un vantaggio economico incredibile che ancora non abbiamo sfruttato a dovere. Ha cominciato a farlo la Grecia e in un solo porto ha risparmiato un milione di euro di energia elettrica. Napoli, Salerno, Catania, Palermo, Bari, Messina e tutti gli altri porti: immaginare che grande vantaggio sarebbe cominciare a sfruttare i tetti delle aree portuali per produrre energia elettrica pulita da fornire alle navi ferme nei porti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Agrifood e Made in Italy il Sud punta sulle tipicità

Dall'assemblea di Coldiretti sos all'Ue: «Va difesa la dieta mediterranea» Prandini: stop alle multinazionali, rischi dal Nutriscore, più risorse per la Pac



IL CASO

Anna Maria Capparelli

«Non accetteremo mai di diventare i mezzadri del XXI secolo»: il presidente della Coldiretti, Ettore Prandini, ieri, in occasione dell'assemblea dell'organizzazione agricola, ha lanciato un avvertimento chiaro. In una fase in cui l'agricoltura ha riconquistato centralità nelle strategie economiche e politiche dell'Italia e dell'Unione europea, forte dei risultati raggiunti anche in termini economici (quasi 600 miliardi il fatturato della filiera allargata, oltre 64 miliardi l'export) gli agricoltori non ci stanno a essere relegati nella posizione di gregari. Ma è il rischio che il settore corre, se non si pongono ripari all'allungamento della sfera di influenza delle multinazionali. Secondo Prandini alcune multinazionali che operano all'interno di Unionfood (che ha costituito con Confagricoltura la nuova associazione Mediterranea) potrebbero spingere verso un nuovo modello alimentare lontano dalla Dieta Mediterranea «che rappresenta oggi la vera ricchezza del sistema

nazionale con radici ben radicate nelle campagne del Sud». E ha marcato la differenza tra l'italian style e il made in Italy, il primo cavallo di Troia per l'italian sounding (il falso che vale 120 miliardi nel mondo), il secondo espressione del legame forte del cibo con i territori che garantisce identità, distintività e qualità di quello che i cittadini portano sulle loro tavole. Ma se dovesse passare la linea che a contare è il "saper fare" indipendentemente dalla materia prima lavorata, per l'agricoltura italiana non ci potrebbe essere un futuro. E andrebbero in fumo gli sforzi che il settore agroalimentare sta facendo in termini di investimenti, innovazione, ricerca, sostenibilità e biologico. Asset centrali della nuova agricoltura e in particolare di quella meridionale. L'ultimo rapporto di Ismea con il Ciheam di Bari, presentato nei giorni scorsi, ha confermato per esempio la leadership italiana nelle produzioni bio al traino delle regioni meridionali che con il 58% detengono l'incidenza più elevata.

SUD E MADE IN ITALY

L'agricoltura ha fatto passi da gigante, ma è indispensabile che a chi lavora nei campi siano garantite remunerazioni giuste. Si tratta di un settore che soprattutto nel Mezzogiorno rappresenta una opportunità di riscatto e che dunque va sostenuto. Ma se non si tutelano le micro, piccole e medie aziende che costituiscono lo zoccolo duro del Made in Italy, il sistema che non può competere con i grandi produttori mondiali di commodity, è destinato a perdere la leadership. Oggi poi che per il settore nazionale si aprono nuovi scenari, grazie anche al posto in prima fila conquistato nel Piano Mattei del Governo Meloni, sarebbe una beffa. Altro aspetto è la sfida a quelle multinazionali che spingono per l'etichetta Nutriscore, che penalizza i prodotti della Dieta Mediterranea e premia i cibi processati, o che addirittura stanno investendo nel latte "artificiale". Per questo è stata annunciata una mobilitazione che porterà migliaia di agricoltori a Parma nel cuore della Food Valley, nella patria del Parmigiano Reggiano, ma anche dell'Efsa, Agenzia europea per la sicurezza alimentare, che ha denunciato il segretario generale Vincenzo Gesmundo - «sembra solo preoccupata di non far dispiacere le multinazionali come Bayer per il glifosato o a quelle che presenteranno i cibi processati a base cellulare».

LE REAZIONI

Insomma bene il green deal, ma a condizione che non siano gli agricoltori a pagare il conto più salato. Il vicepremier e ministro degli Esteri Antonio Tajani (che ha votato a favore della von der Leyen) ha affermato che sull'agricoltura, questione fondamentale, è stata data fiducia alla presidente della Commissione ma «i nostri parlamentari stanno là per vigilare che venga applicato quello che è stato deciso». Il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, ha assicurato che «si lavorerà per invertire la tendenza sostenuta dalla precedente Commissione che aveva indicato nell'agricoltore il nemico da educare». Per il presidente dei senatori del Pd, Francesco Boccia, «la transizione va finanziata e per questo bisogna pensare a un Next Generation Ue mirato». Sulla stessa linea il presidente del M5s, Giuseppe Conte, che ha chiesto «una strategia per affrontare la transizione, ma evitando impatti sulle Pmi anche del settore agricolo» e ha proposto la costruzione di un piano per finanziare i processi. Sulle risorse della Politica agricola comune (386 miliardi fino al 2027) Prandini ha rivendicato non solo più soldi, ma anche una rimodulazione. Quanto al budget, a chi dice che la Pac pesa troppo sul bilancio Ue ha replicato: «Negli Usa il Farm bill vale 1400 miliardi di dollari in dieci anni, mentre la Cina con molto più sostegno pubblico attualmente produce il 70% in più dell'intera produzione agricola della Ue. Per stare al passo con la sfida geopolitica servono quindi più risorse per la Pac».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«L'Area Med pronta a reggere il confronto con gli hub del Nord»

Scudieri: flussi di crescita costanti ma Italia ancora 19esima per efficienza e qualità logistica

L'INTERVENTO/2

«L'area Med crescerà nel prossimo quinquennio, in termini di flussi marittimi di merci del 3% medio annuo, più rapidamente della media mondiale che registrerà un 2,5%. Vuol dire che il Mare nostrum continuerà ad essere una grande area di business nonostante tutto ciò che sta accadendo. Continuerà una competizione con il fronte del Nord Europa dove la portualità continua una fase di espansione infrastrutturale con investimenti in nuovi terminal, dragaggi, tecnologie. Altrettanto, a Sud, crescono e si sviluppano alcuni scali del Nord Africa che grazie alle loro free zone riescono ad attrarre investimenti ed imprese. Insomma, basta piangersi a addosso, stiamo facendo bene e stiamo costruendo un futuro per i nostri figli». Paolo Scudieri, presidente di Srm: i numeri del rapporto che i suoi uomini hanno redatto con "tenacia e passione" per l'undicesimo anno di seguito, li ha analizzati e calati anche nel comparto dove opera con uno straordinario successo, l'automotive. Ecco il preciso riferimento al settore in cui Scudieri opera con Adler: «Come imprenditore che opera nel mercato dell'auto non esito ad affermare che l'automotive è stato uno dei settori che ha maggiormente risentito di tutto questo in quanto collegato a catene logistiche molto lunghe in import e in export. Ben noto il caso delle problematiche avute sui semiconduttori, una componente essenziale. Nel 2023, a livello marittimo, il primo Paese per import sono stati gli Stati Uniti ed in export il Giappone mentre la Cina avanza a ritmi incalzanti. Solo questi dati fanno capire quanto il comparto dell'auto sia "dipendente" dalle rotte delle navi. Gli ultimi dati ci dicono che viaggiano via mare oltre 27,5 milioni di auto nuove. L'indice internazionale che misura il costo della logistica automotive via mare ha avuto una crescita del 150% rispetto al 2019. Questo dà il senso di quello che è successo alla nostra economia negli ultimi quattro anni».

LOGISTICA ED EFFICIENZA

È partendo da questi dati che Scudieri ha guardato a quanto accade in Europa. «E da qui che nasce l'esigenza di attuare politiche nuove in Europa che sappiano favorire i settori su cui possiamo sviluppare tecnologie nuove, e sappia parallelamente cercare l'intesa con la Cina negli ambiti nei quali è ormai evidente che la tecnologia europea dipende da materie prime e componentistica asiatica. Occorrerà tempo, strategie incisive e progettualità affinché questo avvenga. E questo tema c'entra con il futuro del Mediterraneo». La Banca Mondiale colloca l'Italia nel 2023 ancora al 19° posto nel Logistics performance index, indicatore che misura l'efficienza e la qualità logistica dei Paesi del mondo la stessa posizione di 5 anni fa; ciò è dovuto per Scudieri anche ai competitor che evolvono insieme a noi e che quindi non riusciamo a raggiungere ma anche ad una oggettiva esigenza di migliorare la nostra efficienza. «La nostra competitività logistico-marittima - ha sottolineato - deve essere guidata verso livelli di eccellenza, sempre più legata all'industria manifatturiera. Lo stesso scalo portuale napoletano ha fatto grandi passi in avanti e la sinergia con Salerno sta giovando a tutto il nostro territorio».

an.p.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'Economia - Lunedì 22 Luglio 2024

la fabbrica dei superyacht

esporta il 90 per cento

Se la nautica italiana continua ad essere leader mondiale, un motivo c'è. Per dirla con un signore che di cose belle se ne intendeva, Henry Royce, fondatore della Rolls Royce, «prendi il meglio che esiste e miglioralo. Se non esiste, crealo».

Dovendo fare una sintesi della seconda edizione dello studio *The state of the art of the global yachting market*, realizzato da Deloitte per Confindustria Nautica, è da qui che possiamo cominciare. Lo studio fornisce infatti il quadro del mercato nautico globale ed esamina l'evoluzione della domanda potenziale, la penetrazione di mercato dei superyacht, il posizionamento competitivo della nautica all'interno dell'ecosistema del lusso. In soldoni, quella che è la mission di Confindustria Nautica, come spiega Marina Stella, direttore generale dell'associazione: «Rendere disponibili per i propri associati — una filiera profonda, composta da ben nove settori merceologici rappresentati (dalla produzione di superyacht fino ai porti turistici) — dati sempre aggiornati sul settore, sul mercato di riferimento e sull'evoluzione dei modelli di consumo. Questo è particolarmente significativo in relazione alla forte vocazione all'export delle aziende del settore, per accrescerne la reattività nei confronti dei cambiamenti rapidi degli scenari economici globali, la capacità di penetrazione di nuovi mercati, e quindi il posizionamento competitivo a livello globale».

Prima di addentrarci nello studio Deloitte, è il caso di ricordare – dati di Confindustria Nautica – che negli ultimi 20 anni l'industria da diporto è cresciuta del 240% nelle esportazioni e oggi conta 200 mila addetti ai lavori, 40 mila in più di 5 anni fa. Nel nostro Paese si fabbrica inoltre la metà dei superyacht del mondo, in larga parte venduti all'estero. Su 1.200 barche sopra i 24 metri, oltre 600 sono state costruite o sono in portafoglio ordini dei cantieri italiani. Nel complesso, secondo l'elaborato di Deloitte, il mercato globale delle nuove costruzioni ha raggiunto (i dati si riferiscono in questo caso al 2022) i 33 miliardi di euro, con una crescita dell'11% circa rispetto all'anno precedente, evidenziando un'espansione costante (+10% Cagr 2014-2021).

La crescita è attribuibile sia all'aumento dei prezzi che, soprattutto, all'incremento del volume dovuto alla domanda da parte di nuovi acquirenti. A livello geografico, Nord America ed Europa dominano il mercato, rappresentando circa il 70%. Per quanto riguarda la propulsione, le barche a motore coprono circa il 90% del mercato. In Nord America prevalgono i fuoribordo (circa il 70%), in Europa quelli entrobordo (50% circa). Sempre nel 2022, il mercato ha segnato un rialzo del livello medio di stock dei dealer potenzialmente impattante sulla raccolta di nuovi ordini nei, soprattutto sul segmento delle imbarcazioni di medie/piccole dimensioni.

Il mercato delle imbarcazioni usate ha subito una contrazione del 7% sul 2021 causato dal un rallentamento della domanda di imbarcazioni, in parte controbilanciata da un aumento dei prezzi. Nel 2023 il settore resta solido: a conti fatti, il fatturato del comparto industriale (cantieristica e produzione di accessori e motori marini) dovrebbe superare il valore record di 8 miliardi. Fra i fattori decisivi di questa crescita, innanzitutto l'exploit dell'export: Fondazione Edison, partner scientifico di Confindustria Nautica nella ricerca *La Nautica in Cifre*, ha registrato nel 2023 un massimo storico per l'export di unità da diporto prodotte in Italia, che ha superato i 4 miliardi, con gli Usa che restano il più importante mercato. Il tasso di esportazione è al 90%. Dunque, ieri benissimo, oggi bene.

Il futuro

E domani? Per usare la metafora del direttore dell'ufficio studi di Confindustria Nautica, Stefano Pagani Isnardi, «l'alta pressione che ha caratterizzato gli ultimi anni si è un po' smorzata, creando qualche instabilità passeggera in alcuni segmenti di mercato e aree geografiche». Il 2024 potrà insomma vedere una normalizzazione della crescita e una differenziazione delle dinamiche fra luxury e piccola nautica. Quest'ultima

registra incertezze, causate dalla presenza su alcuni mercati di elevati stock di unità che interferiscono con la vendita di nuovi modelli di alcuni segmenti dimensionali. «Le prospettive dell'industria italiana per l'anno nautico in corso — sostiene comunque Pagani — restano positive. E non è poco, considerando i difficili scenari congiunturali esterni, con gli ancora troppo elevati tassi d'interesse, le difficoltà di accesso al credito, le crescenti tensioni geopolitiche e l'attesa per i risultati delle elezioni che stanno portando ai nuovi assetti governativi in Ue e Usa».

Un moderato ottimismo basato sul fatto che per il 2023, evidenzia Deloitte, si conferma la crescita del valore della produzione della nautica italiana (+ 5-15%). Il dato ufficiale 2023 dovrebbe confermare la crescita nel mercato retail (new build) dell'8% per normalizzarsi nel triennio 2024 -2026 al 6%. I grandi yacht rimarranno il principale driver, mentre si prevede un rallentamento dei craft boats. La vela continuerà a crescere (3-5%).

Transizione 5.0, evento digitale sul decreto

È in via di pubblicazione il decreto attuativo di Transizione 5.0, la misura finanziata con 6,3 miliardi di euro del Pnrr, che prevede la concessione di agevolazioni, sotto forma di un credito d'imposta, alle imprese che dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2025 effettuano nuovi investimenti in strutture produttive ubicate in Italia nell'ambito di progetti di innovazione da cui consegue una riduzione dei consumi energetici.

Proprio in occasione della pubblicazione del decreto attuativo Il Sole 24 Ore e Unioncamere organizzano giovedì 25 luglio alle ore 11 l'evento digitale "Transizione 5.0. Istruzioni per l'uso", che sarà aperto dal presidente di Unioncamere Andrea Prete e vedrà il direttore del Sole 24 Ore Fabio Tamburini intervistare il ministro Adolfo Urso.

Nel corso dell'evento i tecnici del ministero delle Imprese e del Made in Italy, con l'intervento del capo segreteria tecnica Marco Calabrò, esamineranno nel dettaglio le novità, spiegheranno chi saranno i soggetti beneficiari e le procedure e regole di accesso alle agevolazioni, mentre gli esperti di Unioncamere, con l'intervento di Antonio Romeo, coordinatore rete nazionale Punti impresa digitale (Pid) Camere di Commercio, delineeranno il ruolo che in tutto questo avranno il Sistema camerale e i suoi Punti impresa digitale.

La conclusione dei lavori è prevista per le ore 13. È possibile seguire l'evento in streaming previa registrazione su 24oreventi.com/transizione5.0/

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Corriere della Sera - Sabato 20 Luglio 2024

«L'industria sia più centrale

La sostenibilità? Ora realismo»

matteo colaninno presidente della piaggio

di Nicola Saldutti

«I dazi sono un errore. Avanti sul Green deal, ma servono correzioni»

~

«L'industria è un pezzo della democrazia europea. Le imprese, il lavoro, gli investimenti hanno forti ricadute sul tessuto sociale. E se l'Europa vuole conservare la sua leadership è necessario che politica e industria riprendano un dialogo forte. Necessario per affrontare le grandi sfide che abbiamo davanti. In questi anni c'è stata un po' di distrazione, e i segnali che arrivano, basti pensare al ritorno dei dazi, non vanno nella direzione giusta. Il Green Deal? È una grande ambizione ma serve realismo. Sostenibilità anche dei target, che tengano conto dell'impatto sociale». Matteo Colaninno, presidente della Piaggio, quindici anni in Parlamento, unisce le due chiavi di lettura e insiste su un punto: «La posta in gioco è massima, le elezioni europee hanno indicato spostamenti dell'asse politico ed emerge ancora di più la necessità di un'Europa che rimanga unita. È la discriminante per acquisire portanza politica in grado di dare all'Unione un ruolo forte e una prospettiva di leadership, che oggi non darei per scontata».

L'industria sta attraversando sfide che vanno dalla mitigazione climatica, alle guerre, al costo dell'energia, all'espansione cinese...

«Cito un dato, entro il 2030 un'auto venduta su tre sarà cinese. Stiamo affrontando una transizione multipla, digitale e ambientale e vedo politiche aggressive di ritorno ai dazi, che rischiano di portare ad una chiusura dei mercati. La grande ambizione del Green Deal, che punta a trasformare il continente europeo nella prima economia al mondo decarbonizzata entro il 2050, è una sfida enorme, che si inserisce nei grandi trend di consumo, tecnologici, industriali e finanziari, se pensiamo ai criteri Esg. Sono percorsi irreversibili, ma bisogna anche avere il coraggio di correggere rotta se necessario».

La presidente della Commissione, Ursula von der Leyen appena rieletta ha ribadito la priorità del Green deal...

«Sì, però ha anche insistito molto sulla capacità di restare competitivi. Nelle anticipazioni del rapporto di Mario Draghi si stima in 500 miliardi di euro il gap di risorse necessarie di investimenti pubblici e privati necessari per la transizione green. È una sfida politica e industriale. Se l'Ue vuole conservare la postura di uno dei grandi della Terra bisogna guardare ad entrambi i lati della medaglia, la decarbonizzazione ha bisogno di investimenti e di coesione sociale. E non può essere realizzata a scapito delle imprese, ma partendo da esse».

Servirebbe riprendere lo scatto di reazione che c'è stato contro la pandemia con il Next Generation Eu?

«Quello schema ha funzionato molto bene, non può essere abbandonato, come sembra, da messaggi di austerità. Servono strumenti di risorse pubbliche, non è pensabile che la politica industriale europea si privi di questi strumenti. Bisogna considerare i rischi di sostenibilità sociale, tutti i Paesi sono attraversati da crescenti disuguaglianze. C'è una questione che rispetto alla sua magnitudo è rimasta sottotraccia: devono preoccuparci gli impatti sui livelli di occupazione. Serve un salto culturale per cui le leadership devono assicurare il coinvolgimento e la partecipazione di ampie fasce sociali includendo anche quelle più esposte e più deboli».

Eppure l'Europa appare distratta nei confronti dell'industria...

«Serve un dialogo radicalmente diverso tra politica e industria. In passato l'accelerazione della corsa all'elettrico è stata monodirezionale, va bene il gene delle grandi ambizioni ma bisognerebbe fermarsi davanti alle scelte tecnologiche e industriali, su come raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Va ripresa con un tenore nuovo la questione della neutralità tecnologica. La politica non può scegliere in solitudine i processi, un eccesso di interventismo che si sta rivelando controproducente».

Perché?

Neutralità tecnologica

Necessario un dialogo con la politica. La svolta elettrica non può essere unidirezionale, bisogna lavorare per la neutralità tecnologica

«Perché la reazione sono i dazi, un errore. Mentre ci sono altre tecnologie, dal biofuel, agli e-fuel all'idrogeno, che possono avere un ruolo centrale nella transizione. Tecnologie rimaste schiacciate dalla magnitudo dell'elettrico».

L'Italia ha spinto molto per queste fonti alternative...

«E ha fatto bene. Questi temi vanno rimessi sul tavolo. Sono vitali per migliaia di piccole e medie imprese europee. La crescita e il lavoro evitano il divampare dei populismi. Ripeto: bene dare gli indirizzi ma la rotta va cambiata. L'Italia si è battuta giustamente per i biofuel. Quando si vede il ritorno dei dazi, la topa rischia di essere peggiore del buco, le imprese, di ogni dimensione, hanno bisogno di mercati aperti per conquistare clienti nel mondo. Bisogna che torni un dialogo pragmatico tra politica e industria. Il tema Esg è una nuova concezione dell'economia, ma serve un successo sostenibile di questa strategia. Target realmente sostenibili».

La Cina valeva il 4% della manifattura mondiale ora supera il 30%.

«Appunto. Stiamo perdendo velocità rispetto a Usa, Cina e India. E non possiamo permettercelo. È vero, se mettiamo in fila quello che è successo dal 2008, la crisi Lehman, la crisi del debito sovrano, le banche, l'Isis, la pandemia, l'inflazione, le guerre, vediamo impatti micidiali. E forse la priorità dell'industria è stata percepita in modo diverso. È fondamentale che l'industria venga considerata per il patrimonio sociale che rappresenta, per i legami sociali che garantisce. È chiaro il primato delle scelte della politica, ma che non sia una torre d'avorio. Con una chiusura ermetica ai segnali che arrivano dalla società. L'Europa, per contare nelle grandi decisioni globali, visto che la geografia del potere sta cambiando, deve presentarsi unita, come è stato con la pandemia e con la guerra».

Per resistere all'auto elettrica cinese sono stati introdotti dazi fino al 30%.

«I dazi sono un errore. Per le imprese piccole, medie e grandi, punto di forza dell'Ue. Le filiere possono crescere se i mercati restano aperti. Non solo per tagliare i costi ma per aprire nuovi sbocchi. Ricorderei che il 40% del nostro Pil deriva dall'export. Il rischio di un'escalation non potrà che danneggiare le imprese italiane ed europee».

E' trascorso un anno dalla scomparsa di suo padre, la Piaggio come va?

«Piaggio è un'azienda italiana che ha nel suo Dna una strategia internazionale, con stabilimenti e centri di ricerca in Italia e nei principali quadranti del mondo. A proposito della transizione ambientale, lavoriamo a motori endotermici sempre più green e motori elettrici. Puntiamo a un successo sostenibile di lungo termine. Ambiziosi, ma realisti».

Corriere della Sera - Lunedì 22 Luglio 2024

«Il campo largo non sia solo tattica

Sul Jobs act dobbiamo voltare pagina»

L'intervista

di Enrico Marro

Il leader della Cgil, Landini: milioni di lavoratori precari, in nero o part time involontari

ROMA La Cgil ha raccolto le firme su quattro referendum per smantellare il Jobs act, già in parte demolito dalla Corte costituzionale e che ha contribuito, dice Matteo Renzi, a creare più di un milione di posti di lavoro. Era proprio necessario?

«Sì, perché poniamo un tema di fondo: la libertà di essere delle persone, di non essere precari, di avere un lavoro tutelato e uno stipendio dignitoso. E di non morire sul lavoro, perché un referendum parla anche di questo, richiamando la responsabilità delle società appaltanti. E la risposta che abbiamo avuto è molto positiva: 4 milioni di firme in un Paese dove la metà degli elettori non vota più».

È un dato di fatto, però, che in Italia non ci sono stati mai tanti occupati e a tempo indeterminato. Come mai, secondo lei, se non è anche merito del Jobs act?

«Non bisogna fermarsi a quanti lavorano, ma vedere anche in quali condizioni e livelli salariali e prospettive lo fanno. Scopriamo allora che abbiamo 4,5 milioni di lavoratori part time, spesso involontari; 3 milioni a termine; 3 milioni in nero; un milione a chiamata; un milione di somministrati e 4-5 milioni di partite Iva o collaborazioni che non arrivano a 20-25 mila euro all'anno. Una precarietà che colpisce in particolare giovani e donne. E crescono ineguaglianze e povertà. C'è insomma una crisi democratica cui dare una risposta».

Sta dicendo che in Italia non c'è democrazia?

«È evidente che c'è una crisi democratica. Se le elezioni europee fossero state un referendum, non sarebbero state valide, perché il 51% non ha votato poiché non si sente rappresentato e osservo che quelli che non votano sono proprio quelli che stanno peggio».

Ora siete impegnati nella raccolta delle firme sul referendum abrogativo dell'Autonomia differenziata. Perché un sindacato si mobilita su un tema apparentemente lontano dai suoi interessi?

«Lo Stato sociale è una conquista del mondo del lavoro. Anche qui c'è una questione di libertà: il diritto di tutte e di tutti di accedere alle cure e all'istruzione su tutto il territorio e di avere gli stessi diritti anche sul lavoro, cosa che viene messa in discussione dall'Autonomia differenziata».

Secondo i suoi avversari, lei è impegnato nella costruzione del campo largo, con l'ambizione di guidarlo.

«Le solite sciocchezze che su di me si dicono da 15 anni. Il punto vero è ridare voce al lavoro come fattore centrale di sviluppo. La nostra è la battaglia di un sindacato confederale che ha 130 anni di storia e ha sempre fatto politica per affermare la libertà e la giustizia sociale dentro e fuori dai luoghi di lavoro».

La democrazia

Se le elezioni europee fossero state un referendum, non sarebbero state valide, perché il 51% non ha votato, poiché non si sente rappresentato

Ora anche Renzi sembra interessato al campo largo. Ci si può fidare?

«Penso che nessuno debba ragionare in termini di tattica, perché siamo di fronte a contenuti di fondo: transizioni energetica e digitale, qualità e libertà nel lavoro».

Giorgia Meloni dice che con l'ammucchiata si possono anche vincere le elezioni ma poi non si governa.

«Inviterei Meloni a guardare alle divisioni nel suo governo e al calo dei consensi. Le nostre proposte hanno tutte un merito, per cambiare il modello sociale ed economico. Per noi la Costituzione va applicata, non stravolta come vuole fare il governo».

La premier ha fatto bene o male a non votare Ursula von der Leyen?

«Ha indebolito il nostro Paese, per di più in un momento in cui l'Italia è sotto procedura d'infrazione. Detto questo, alla nuova commissione Ue ribadiamo che va superata l'austerità e rimesso al centro il lavoro, mentre negli ultimi 15 anni le norme hanno privilegiato il mercato a scapito dei diritti. Abbiamo le nostre proposte per l'Europa e per l'Italia. Per esempio, in agricoltura, contro il caporalato, pensiamo che siano necessari indici di congruità tra estensione dei terreni, produzione e lavoratori impiegati».

Il presidente della Confindustria, Emanuele Orsini, dice che con i sindacati bisogna riaprire il confronto partendo dal Patto per la fabbrica del 2018.

«Nei prossimi giorni incontreremo Orsini. Credo che non serva parlare di patti, ma di accordi per applicarli, a cominciare dalla misurazione della rappresentanza e dal diritto dei lavoratori di eleggere i propri delegati e votare le piattaforme e gli accordi».

Lei parla di questione salariale, ma le categorie in realtà stiano rinnovando i contratti, con reciproca soddisfazione delle parti.

Il referendum

L'Autonomia differenziata minaccia il diritto di accedere alle cure e all'istruzione su tutto il territorio e di avere gli stessi diritti anche sul lavoro

«Ci sono ancora più di tre milioni di dipendenti pubblici senza contratto e il governo ha stanziato solo un terzo delle risorse necessarie. Inoltre, passando al settore privato, vedo importanti contratti da rinnovare. Mi riferisco, tra gli altri, ai metalmeccanici, ai tessili, agli edili, ai chimici. Non si sta recuperando il potere d'acquisto mentre la riforma fiscale fatta dal governo colpisce salari e pensioni».

Bonus, azioni e patti di stabilità per trattenere i lavoratori qualificati

Pagina a cura di Valentina Pomares

Incentivi economici, come bonus o azioni dell'azienda, o accordi specifici, come il prolungamento del preavviso in caso di dimissioni o un vero e proprio patto di non concorrenza. Sono alcuni strumenti di «fidelizzazione» dei lavoratori: tecniche e strategie manageriali volte alla conservazione in azienda della forza lavoro più qualificata e utile al processo produttivo.

Ai responsabili della gestione delle risorse umane e ai vertici aziendali si pone, infatti, non solo il problema di condurre in azienda lavoratori capaci, ma anche il problema di mantenerli in organico, motivandoli ed evitando che questi cedano alle lusinghe del mercato. Nel 2023 sono stati 2,26 milioni i rapporti di lavoro cessati su richiesta del lavoratore: il 18,5% dei rapporti cessati, mentre sono stati il 7,9% i rapporti cessati per volontà del datore di lavoro.

Il problema della retention assume particolare rilevanza nell'ambito delle operazioni straordinarie.

Il contesto economico attuale è caratterizzato da una sempre maggiore concentrazione del potere economico nelle mani dei grandi gruppi. Circostanza, quest'ultima, che ha portato molte imprese a considerare l'opportunità e, al contempo, la sfida di essere inglobate da aziende di dimensioni maggiori attraverso operazioni societarie straordinarie.

Di conseguenza, nell'ambito delle procedure di vendita, è fondamentale per le parti garantire che i dipendenti chiave (*key employees*) rimangano in azienda al fine di mantenere il valore dell'impresa e di favorirne la continuità dopo il passaggio della proprietà. Così come perdere questi dipendenti potrebbe, spesso, significare non solo perdita di business, ma anche perdita di know-how.

Le tutele per i dirigenti

Inoltre, in caso di cambio di proprietà, c'è il rischio per l'azienda di dover fronteggiare il fenomeno delle "dimissioni qualificate".

Il Ccnl Dirigenti del Commercio, ad esempio, dà la possibilità al dirigente, entro sei mesi dalla cessione e nel caso in cui questa comporti un evidente detrimento professionale allo stesso, di dimettersi, mantenendo il diritto all'indennità sostitutiva del preavviso.

C'è uno scenario simile anche nel Ccnl Dirigenti Industria, che consente le dimissioni entro 180 giorni dal cambiamento di proprietà, con riconoscimento al dirigente dimissionario di un terzo dell'indennità sostitutiva del preavviso.

Dunque, per scongiurare fuoriuscite e dare continuità ai rapporti, si possono utilizzare alcuni strumenti contrattuali, quali patti di stabilità o durata minima, che vincolino entrambe le parti, o più spesso solo il lavoratore, per un determinato periodo di tempo.

Il patto di stabilità

Lo strumento maggiormente utilizzato è il patto di stabilità, anche detto clausola di durata minima garantita, ovvero un accordo con cui il lavoratore e il datore di lavoro si impegnano a non recedere unilateralmente dal contratto di lavoro per un certo periodo, salva l'ipotesi di giusta causa. L'oggetto del negozio è quindi una limitazione della possibilità di recesso unilaterale. Tale clausola può essere stipulata sia al momento dell'assunzione, sia in un momento successivo, come, ad esempio nell'ambito di un'operazione straordinaria.

La giurisprudenza ritiene che l'impegno del lavoratore debba essere valorizzato dal datore di lavoro. Questa valorizzazione avviene più frequentemente mediante la previsione di un compenso, raramente attraverso un aumento della retribuzione o, ancora, - ultimamente - tramite la possibilità, offerta al dipendente, di frequentare corsi di alta formazione a carico dell'azienda.

La Cassazione ha ritenuto che il corrispettivo possa essere liberamente stabilito dalle parti e che possa consistere nella reciprocità dell'impegno di stabilità assunto dalle stesse o in una diversa prestazione a carico del datore, consistente in una maggiorazione della retribuzione ovvero in una obbligazione non monetaria, purché non simbolica e proporzionata al sacrificio assunto dal lavoratore (si veda la sentenza 14457 del 9 giugno 2017).

Un elemento ulteriore e consigliabile all'interno del patto è la previsione di una penale che il lavoratore o il datore di lavoro (nel caso in cui il patto obblighi entrambi) si troveranno a dover corrispondere in caso di violazione del medesimo per recesso prima della scadenza.

È bene che i datori di lavoro si impegnino a creare una cultura aziendale positiva, basata sulla trasparenza, e a individuare i dipendenti dotati di quel *quid pluris*, che potrebbe migliorare il clima aziendale in un contesto motivato. Si tratta di una occasione per far crescere il business e per valorizzare l'uso degli strumenti di fidelizzazione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuovo allarme trasporti in mare, triplicato il costo dei noli container

Raoul de Forcade

Mentre il traffico attraverso il Canale di Suez continua a calare fino a vedere praticamente dimezzati i transiti, tornano a crescere in modo esponenziale i noli container, che toccano punte del +306% (sulla rotta Shanghai-Genova) rispetto all'anno scorso. Peraltro, il commercio via mare globale è aumentato del 2,2% nel 2023, raggiungendo 12,3 miliardi di tonnellate e crescerà del 2,4% nel 2024 e del 2,6% nel 2025. La situazione nel Mar Rosso, dunque, non interrompe il flusso dei trasporti marittimi.

A registrarlo è il Rapporto 2024 *I talian maritime economy*, messo a punto da Srm (il centro ricerche che fa capo a Intesa Sanpaolo), che evidenzia anche come per il Mediterraneo, nonostante i conflitti in corso, si preveda una crescita media annua di poco più del 3%, da qui al 2028, a fronte di una media mondiale del 2,5%. Sempre nel Mare nostrum, il traffico marittimo a corto raggio ha registrato il dato più intenso di sempre, a livello europeo, con quasi 600 milioni di tonnellate movimentate. Quanto alla transizione *green*, l'utilizzo di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il 6,5% della flotta in navigazione in grado di utilizzare nuovi propellenti meno inquinanti. Percentuale che raggiungerà il 25% al 2030. Il 50,3% di tutti gli ordini di navi, a luglio 2024, è relativo a unità che utilizzano combustibili alternativi (nel 2017 questa quota era solo del 10,7%).

«I dati presentati da Srm - ha detto Mario Zanetti, delegato del presidente di Confindustria per l'Economia del mare e leader di Confitarma - evidenziano in modo chiaro l'importanza sia del trasporto marittimo sia del commercio marittimo globale, che si conferma spina dorsale degli scambi internazionali. Inoltre, emerge anche che il trasporto marittimo è la modalità più efficiente in termini di emissioni di carbonio. Il settore, infatti, sta attuando gli obiettivi della transizione *green* ma, per raggiungere il target net zero al 2050, i combustibili a zero emissioni non sono attualmente disponibili nelle quantità necessarie, e i costi della transizione sono enormi. Basti dire che, per dimezzare l'emissione attuale, il settore marittimo dovrebbe investire 1,4 trilioni di dollari. È impensabile che possano essere tutti a carico delle sole imprese: è necessario che gli investimenti privati, che continuano a esserci, vengano affiancati da un supporto pubblico».

Zanetti ha, poi, aggiunto che, «in un momento cruciale come questo, occorre dare attuazione alle priorità delineate nel Piano del mare, documento strategico del Governo, definendo insieme le azioni da intraprendere, in una logica collaborativa e di sviluppo del nostro Paese. Per questo, Confindustria, al fine di rilanciare la

competitività del settore dell'Economia del mare, ha adottato un nuovo approccio di politica industriale costruito su tre driver strategici: i porti, i vettori e le flotte, le persone e le relative competenze».

Tra i numerosi dati del rapporto presentati ieri, a Napoli, da Massimo Deandreis e Alessandro Panaro, rispettivamente direttore generale e responsabile *maritime & energy* di Srm, emerge che, tra gennaio e giugno 2024, i transiti medi giornalieri a Suez si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell'anno precedente (-48% sullo stesso periodo del 2023), comportando allungamento delle distanze (le navi passano da Capo di Buona Speranza), aumento dei noli, aumento di navi in circolazione nonché di emissioni. Le navi più colpite sono le portacontainer (-69% dei passaggi), le *car carrier* (-84%) e le Lng (-93%). Attraverso Buona Speranza, invece, tra gennaio e giugno 2024, sono passate, in media, 99 navi al giorno.

«Al 10 luglio 2024 - ha sottolineato Deandreis - circa 700 navi, pari al 30% della capacità complessiva di container, sono attualmente dirottate verso Capo di Buona Speranza: la stragrande maggioranza della capacità impiegata sulla rotta commerciale Far East-Europe». Intanto, dopo un periodo di riduzione, i noli tornano a crescere. Secondo il *Drewry world container index*, uno degli indicatori più usati al mondo per valutare l'andamento dei noli, al 18 luglio 2024, il nolo medio di un container da 40 piedi, a livello mondiale, ha raggiunto 5.937 dollari, in aumento del 286% in un anno; e lo stesso container, trasportato da Shanghai a Genova, sempre al 18 luglio, è costato addirittura 7.727 dollari, +306% rispetto alla stessa data del 2023. Torna anche a farsi sentire la mancanza di contenitori (*container shortage*), a causa del *re-routing*, che determina una necessità di maggiore capacità del 7%. La carenza si fa sentire in molti porti dell'Asia, dove tutti i nuovi container, rileva Srm, sono prenotati fino ad agosto. E la penuria di capacità potrebbe durare fino a ottobre 2024.

Commentando i dati presentati, Gian Maria Gros-Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo, ha sottolineato che Srm rileva, tra l'altro, «che circa il 47% della movimentazione marittima italiana avviene nei porti del Sud, ma l'economia del Mezzogiorno costituisce circa il 20% del totale italiano. È evidente che gli scali del Sud svolgono un'importante funzione al servizio di tutta l'economia nazionale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA