



CONFINDUSTRIA  
SALERNO



*SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE*

**LUNEDI' 18 MARZO 2024**

# Decolla il Costa d'Amalfi «Pubblicità negli scali esteri e un approdo marittimo»

**Incontro con istituzioni e operatori Prete: via alla campagna promozionale**



Nico Casale

«Questa è una delle scelte infrastrutturali di cui vado più orgoglioso sinceramente». Parla dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca. E lo fa ricordando che «erano decenni che parlavamo dell'aeroporto di Salerno. Finalmente è nato. Abbiamo fatto l'operazione di unificazione con Gesac. Avremo i primi voli già questa estate e ho visto che ce ne sono di importanti, verso Londra, Berlino». «Qui evidenzia - avremo quasi 3 milioni e mezzo di viaggiatori in quattro o cinque anni. Questo cambia il destino dei territori. Dobbiamo essere pronti con servizi di qualità, con il prolungamento della metropolitana, che è un altro risultato che abbiamo ottenuto e quindi stiamo lavorando già per prolungare la metropolitana da Salerno all'aeroporto». Le parole del governatore campano, pronunciate ieri mattina a margine di un appuntamento a Salerno, arrivano a poche ore di distanza dall'incontro-dibattito, organizzato al Next di Capaccio ieri pomeriggio dalla Camera di Commercio di Salerno con l'obiettivo di

raccogliere idee da operatori economici di tutti i settori interessati, associazioni datoriali, sindacati e amministratori pubblici e per preparare al meglio il territorio ai potenziali significativi flussi turistici che l'avvio dei voli porterà nella provincia salernitana.

## L'INCONTRO

Tra gli obiettivi dell'appuntamento di ieri pomeriggio, c'è proprio quello di «sederci insieme e dire cosa possiamo fare per dare il meglio di noi», conferma nel suo intervento il presidente della Camera di Commercio, Andrea Prete, che, tra le altre cose, ribadisce l'idea di realizzare un approdo marittimo in prossimità dell'aeroporto, «dove il turista possa avere spiega - l'opportunità di prendere un mezzo marino per raggiungere la località di destinazione». Prete guarda, poi, anche all'economia del territorio e all'aspetto commerciale perché «gli operatori economici dice - sanno bene che comodità è avere un aeroporto vicino, sia per andare a trovare i loro clienti all'estero, sia per ricevere i propri fornitori. Quindi, si innesca tutto un meccanismo assolutamente virtuoso che non dobbiamo inceppare». Intanto, anticipa che, per la promozione dell'aeroporto salernitano, «è già nel nostro pensiero di fare una campagna pubblicitaria negli aeroporti di destinazione estera». Per il presidente della Provincia, Franco Alfieri, con l'apertura dello scalo aeroportuale, «non è che si gira pagina, si cambia libro». Come Provincia di Salerno, «siamo destinatari e gestiremo un finanziamento da 18 milioni di euro per la viabilità», rammenta Alfieri, aggiungendo che «assumeremo altre decisioni importanti, urgenti che faranno in modo che, in pochi mesi, possa cambiare totalmente la situazione della viabilità, almeno quella principale, che porta all'aeroporto, anche dal punto di vista del decoro urbano». La presidente del Consorzio Aeroporto di Salerno-Pontecagnano, Anna Ferrazzano, nel suo intervento, guarda anche alle prospettive «per il nostro territorio, per il Mezzogiorno». «Non solo per la provincia di Salerno o per l'intera Campania - precisa - dobbiamo ragionare in termini di Sud, di area vasta, dobbiamo abbracciare le parti interessate di Basilicata e Calabria. La nostra è una posizione geograficamente felicissima e strategica, che non potrà fare altro che dare lustro e prestigio al nostro territorio». Luca Cascone, presidente della commissione regionale Trasporti, guarda alla data dell'11 luglio non come «punto di arrivo», bensì come «punto di partenza». «L'aeroporto, per dichiarazione di Gesac, avrà degli incrementi successivi spiega - quindi, prima 200mila passeggeri, poi 400mila, poi 800mila fino ad arrivare ai diversi milioni che loro si aspettano nell'arco di cinque-sette anni. Questa è un'ulteriore opportunità che questa infrastruttura sta regalando al territorio perché ci darà il tempo di farci trovare pronti». Inoltre, «nei prossimi anni quello di Salerno sarà l'unico nuovo aeroporto che verrà aperto in Europa», conclude Cascone.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Capaccio Paestum - Al Next, un evento per parlare dello scalo che a luglio ospiterà i primi voli sia nazionali che internazionali

# Aeroporto Salerno - Costa d'Amalfi pronto a partire: ieri altro incontro



Un momento dell'incontro

di Arturo Calabrese

C'è tanta attesa dietro al primo volo dell'aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi. Ieri, in mattinata, Vincenzo De Luca è intervenuto sulla questione e poi nel pomeriggio, la Camera di Commercio di Salerno, ha organizzato un incontro dibattito al Next a Capaccio Paestum. Tutti gli attori del territorio, istituzioni e privati, sono concordi nel dire che si tratta di un'opportunità unica, parole dette anche la presidente di Re-

gione. «Una delle scelte infrastrutturali di cui vado maggiormente orgoglioso - il suo intervento - erano decenni che se ne parlava e finalmente è nato. Abbiamo fatto una grande operazione di unificazione con Gesac e abbiamo già voli importanti verso le grandi capitali europee. Avremo circa tre milioni e mezzo di viaggiatori nei prossimi quattro o cinque anni. Questo cambia il destino dei territori e dobbiamo farci trovare pronti con i servizi come, ad esempio, il prolungamento della

“  
Andrea Prete:  
“È un'occasione  
per l'intero territorio,  
tutti gli attori  
dovranno mettersi  
in rete e lavorare”  
”

## De Luca, in mattinata, era intervenuto a Salerno: "Opportunità straordinaria"

metropolitana». Anche il presidente della Camera di Commercio Andrea Prete punta l'obiettivo della discussione sulla ricaduta per i comprensori provinciali. «L'aeroporto è realtà - ragiona l'organizzatore dell'evento - lo sarà a breve e adesso non c'è più tempo per prepararci, dobbiamo essere pronti ed ognuno dovrà fare il proprio ruolo tanto il pubblico quanto il privato. Cosa sarà il domani della provincia? Crescita economica, sviluppo, lavoro. Sarà un'occasione importantissima». Raffaele Esposito, Confesercenti Salerno, guarda la situazione dal punto di vista dello sviluppo turistico: «Ci sono prospettive di crescita immense e non possiamo farcele scappare. Certo - aggiunge - c'è da far nascere una rete e dobbiamo tutti impegnarci in tal senso». Gerardo Arpino, della Fp Cgil di Salerno, vede la ricaduta per i posti di lavoro: «Tra lavoratori diretti e indiretti, indotto diretto ed indiretto, avremo centinaia di posti di lavoro - argomenta - e sarà dunque importantissimo per giovani e meno giovani, ma in generale per un territorio tanto vasto quanto quello della provincia di Salerno». Infine, è Luca Ca-

scone, consigliere regionale con delega alla viabilità, a mettere l'accento sull'intero progetto: «Arriveranno molti turisti - ragiona - e dobbiamo essere pronti ad accoglierli con servizi adeguati. Ci saranno investimenti anche per le strade, per la metropolitana, per i mezzi». Sul mercato che si aprirà coi voli, non c'è ancora certezza: «Ovviamente puntiamo a quanti più turisti possibile, ma ancora non possiamo dare delle certezze. Si punta al mercato europeo anche perché i primi voli saranno da e per l'Europa ma in un domani, speriamo presto, potrebbero esserci anche voli extraeuropei ed è scontato che li accoglieremo. C'è molto da fare e noi lo faremo». I sindaci del territorio, infine, si stanno attivando per avere mezzi che colleghino lo scalo coi loro centri al fine di favorire le attività economiche. Autobus elettrici, ad esempio, ma anche taxi come sta facendo il primo cittadino di Bellizzi Mimmo Volpe che ha avviato il bando per le concessioni comunali dei taxi. Insomma, l'aeroporto presto sarà realtà e tutto il territorio attende lo sviluppo e le ricchezze promesse, esattamente come detto dalla politica.

## L'evento - Anche il Cilento presente alla Borsa Mediterranea del Turismo BMT a Napoli: Castellabate grande protagonista

Il Comune di Castellabate è presente alla 27esima edizione della BMT - Borsa Mediterranea del Turismo che si sta svolgendo a Napoli fino al 16 marzo. Ben tre gli stand che vedono protagonista il borgo cilentano, con i suoi prodotti tipici e con le sue storie da raccontare e da far scoprire a tutti gli operatori di settore, provenienti da tutto il mondo. Nella giornata inaugurale, il Sindaco di Castellabate, Marco Rizzo, e il Consigliere Comunale, Clemente Migliorino, hanno fatto visita all'apertura dell'importante fiera B2B per valorizzare e promuovere ulteriormente il territorio. L'occasione ha dato modo di

incontrare, tra gli altri, il presidente nazionale dell'Associazione "I Borghi più belli d'Italia", Fiorello Primi, e l'assessore al Turismo della Regione Campania, Felice Casucci. Con loro si è vissuto un momento di confronto e dialogo incentrato sulla crescita e lo sviluppo turistico del Cilento e di Castellabate. Nella giornata di sabato, 16 marzo, si terrà anche un importante convegno dal titolo "Extralberghiero: turisticazione e sostenibilità un nuovo modello di ospitalità diffusa" che vedrà Castellabate in prima linea. "Sono davvero contento di vedere la nostra Castellabate in questi palcoscenici di prim'ordine. Alla

BMT siamo coinvolti direttamente in tre stand: quello dedicato ai Borghi più belli d'Italia, quello della Regione Campania e quello del Parco Nazionale del Cilento Vallo di Diano ed Alburni. Ovviamente questo ci dà grande lustro e rappresenta una vetrina unica per il nostro territorio. In questo modo stiamo proseguendo la campagna di promozione di Castellabate che deve rappresentare un luogo sempre più accogliente e invitante. Castellabate si propone a tutti per le sue bellezze naturali, artistiche e per tutte le sue tradizioni e ottiene un grande riscontro", ha affermato il Sindaco di Castellabate, Marco Rizzo.



**Il fatto - Dal 1861 a oggi sono 1081 i nomi dell'elenco delle vittime innocenti delle mafie, 134 sono invece donne uccise**

## Giornata Memoria e impegno, Roma abbraccia familiari vittime: Bus dalla Campania

I primi ad arrivare mercoledì 20 marzo saranno i familiari siciliani provenienti da Palermo e Catania all' Aeroporto di Fiumicino, poi dalla Campania in autobus e dalla Calabria, dal Nord Italia e dalla Puglia con il treno alla Stazione Centrale di Roma Termini. La città di Roma è pronta ad accogliere in un grande abbraccio oltre 700 familiari di vittime innocenti provenienti da tutta Italia in occasione della XXIX Giornata della Memoria e dell'Impegno in ricordo delle vittime innocenti delle mafie promossa da Libera e Avviso Pubblico, sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica con il Patrocinio della Rai e il sostegno del Comune di Roma che si svolgerà a Roma giovedì 21 marzo con

un corteo che partirà alle ore 9.00 Piazzale Esquilino per arrivare al Circo Massimo dove verranno letti i nomi delle 1081 vittime innocenti delle mafie. Un appuntamento importante, un'occasione di partecipazione per tanti familiari di vittime innocenti che hanno effettuato una scelta significativa: trasformare il proprio dolore in impegno, attraverso l'elaborazione del lutto e la condivisione dei propri ricordi, testimoniando in numerosi incontri la storia del proprio caro ucciso dalla violenza mafiosa e la loro stessa storia. Oggi più dell'80 per cento dei familiari delle vittime innocenti di mafia non conosce la verità e non può avere giustizia. Dal 1861 a oggi sono 1081 i nomi dell'elenco delle vittime innocenti

delle mafie. In totale, le donne vittime della violenza mafiosa sono 134, alcune colpite da proiettili vaganti, altre sono vittime di vendette trasversali, uccise per legami parentali con uomini di mafia, ma del tutto estranee agli affari del clan. Altre sono donne uccise per essersi opposte al potere economico, politico, sociale e "culturale" delle mafie. Amministratrici pubbliche, magistrato, poliziotte, ma anche donne provenienti da contesti mafiosi che si sono ribellate alla "cultura mafiosa", finalizzata a costruire dei legami basati esclusivamente su rapporti di forza, violenza e sopraffazione. Sono, invece, 115 i nomi di bambini uccisi dalle mafie.

red.cro

**Il fatto - Il segretario della Filt Cgil Gerardo Arpino ripercorre tappe di una infrastruttura che a luglio aprirà definitivamente**

## «L'aeroporto è una grande occasione»

### Un milione di passeggeri per quasi mille posti di lavoro sul territorio

«Al netto di tutte le polemiche politiche e non, che certo non sono mancate negli ultimi tempi, come OS ci teniamo a precisare che i lavori di cui oggi parliamo e che hanno portato, finalmente, alla prossima e definitiva apertura dello scalo, gettano le basi circa venti anni fa». Lo ha dichiarato Gerardo Arpino, segretario generale della Filt Cgil di Salerno che interviene in merito allo scalo Costa d'Amalfi, ricordando il grande impegno della Camera di Commercio, del Consorzio Aeroporto e dell'Aeroporto di Salerno SpA e Gesac SpA. «Il resto è storia dei giorni nostri grazie allo sforzo progettuale e di risorse messo in campo dalla stessa Gesac e dalla Regione Campania a firma del Presidente De Luca, che hanno fatto sì che nascesse la cosiddetta Rete Aeroportuale Campana, e che il

sogno di dotare finalmente la nostra Provincia del suo Aeroporto diventasse realtà - ha aggiunto il sindacalista - Ricordiamoci le molteplici difficoltà affrontate durante il percorso, per ultimo il ricorso al Consiglio di Stato, che rischiava di mettere definitivamente la parola fine non solo alle velleità di sviluppo dello Scalo ma anche alle speranze di crescita dell'intero territorio provinciale». A livello nazionale il settore aeroportuale, considerando l'impatto diretto, indiretto e indotto, vale il 3,6% del Pil. In termini numerici si parla di un milione di passeggeri, circa 925 posti di lavoro a livello diretto, ossia gli occupati riconducibili direttamente alle compagnie aeree gli operatori dell'Handling e i manutentori. «Qui si parla di un progetto straordinario, che ha previsto investi-



L'aeroporto Costa d'Amalfi

menti regionali di 250 milioni di euro destinati al completamento dello scalo e di ulteriori 150 milioni per il potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali. Sulla base delle previsioni di crescita dei principali vettori e associazioni internazionali che annunciano un traffico aereo in Europa raddoppiato nei prossimi 15 anni, si stima che la nuova struttura potrà

arrivare a gestire circa 5 milioni di passeggeri con una crescita di traffico su tutta la rete regionale di 17,5 milioni di passeggeri all'anno - ha aggiunto Arpino - Si tratta, di uno sforzo economico gigantesco, che consentirà di completare la metropolitana fino all'Aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi e di far decollare finalmente questo Aeroporto. L'operazione di creare la rete

aeroportuale campana, porterà l'Aeroporto ad accogliere fino a 4-5 milioni di passeggeri l'anno. Tutto ciò ci consente di affermare che la strada maestra è tracciata, e l'inizio di Luglio con il volo inaugurale segnerà il crocevia economico del territorio, siamo certi che il futuro avrà il suo spartiacque temporale tra il prima e il dopo la costruzione dell'Aeroporto».

**Il fatto - Portata via attrezzatura per il taglio e distrutti alcuni mezzi. Sul posto gli agenti della Polizia di Stato e la scientifica**



## Furto al comando provinciale dei Vigili del Fuoco

Anche il comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Salerno nel mirino dei ladri. Il furto è avvenuto nella tarda serata di sabato: malviventi si sono introdotti nel piazzale, entrando poi nel garage portando via attrezzi e distruggendo mezzi. I malfattori hanno forzato i mezzi con l'utilizzo di un piede di porco, portando via oggetti utili ai furti. Sul posto gli agenti della Polizia di Stato che in queste

ore stanno visionando le immagini delle telecamere di videosorveglianza, provando a risalire all'identità dei ladri. Intervenuti questa mattina anche gli uomini della scientifica. Il Quartiere Sant'Eustachio ormai da tempo è nel mirino dei malviventi tanto che nei mesi scorsi in Prefettura è stato sottoscritto l'accordo per il controllo del vicinato che ha il duplice obiettivo di garantire la sicu-

rezza del territorio ed evitare il pericoloso fenomeno delle ronde. Accordo che potrebbe presto essere esteso anche al capoluogo di provincia che proprio in questi mesi sembra essere finito nel mirino dei malviventi che hanno messo a segno diversi furti, costringendo anche le attività a correre ai ripari dotandosi di telecamere di videosorveglianza o vigilanza privata a tutela del negozio.

## «Aprire l'aeroporto, uno sforzo lungo vent'anni»

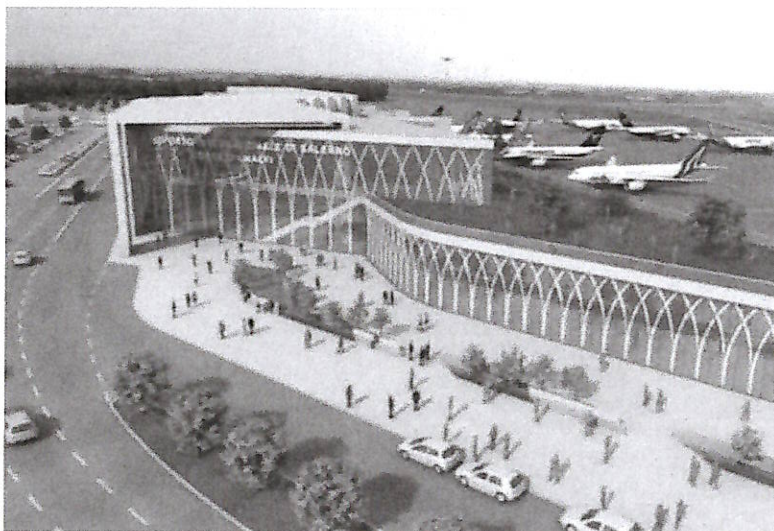
«Siamo certi che il futuro avrà il suo spartiacque temporale tra il prima e il dopo la costruzione dell'aeroporto». Quando mancano pochi mesi all'apertura dello scalo aeroportuale Salerno-Costa d'Amalfi, il segretario generale della Filt Cgil Salerno, Gerardo Arpino, affida a una nota alcune considerazioni. Come organizzazione sindacale, «teniamo a precisare che i lavori di cui oggi parliamo e che hanno portato, finalmente, alla prossima e definitiva apertura dello scalo, gettano le basi circa venti anni fa». Perciò, Arpino esprime il suo «plauso a tutti gli attori istituzionali della Camera di Commercio, del Consorzio Aeroporto e dell'Aeroporto di Salerno spa, che, non senza sacrifici economici e professionali, hanno tenuto in vita la società di gestione e hanno ottenuto, in questo modo, tutte le certificazioni necessarie alla fusione per incorporazione tra la spa Aeroporto e Gesac spa». «Il resto - prosegue - è storia dei giorni nostri, grazie allo sforzo progettuale e di risorse messo in campo dalla stessa Gesac e dalla Regione Campania a firma del presidente De Luca, che hanno fatto sì che nascesse la cosiddetta rete aeroportuale campana e che il sogno di dotare finalmente la nostra provincia del suo aeroporto diventasse realtà». Tra le altre cose, Arpino definisce «straordinario» il progetto, ricordando che «ha previsto investimenti regionali di 250 milioni di euro destinati al completamento dello scalo e di ulteriori 150 milioni per il potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali». «Si tratta - rileva il leader della Filt Cgil Salerno - di uno sforzo economico gigantesco, che consentirà di completare la metropolitana fino all'aeroporto e di far decollare finalmente questo aeroporto». Inoltre, la rete aeroportuale unica campana porterà lo scalo aeroportuale salernitano «ad accogliere fino a 4-5 milioni di passeggeri l'anno». «Tutto ciò ci consente di affermare che la strada maestra è tracciata e l'inizio di luglio con il volo inaugurale segnerà il crocevia economico del territorio», conclude Arpino.

ni.ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - Fabrizio Todisco, consulente ed esperto di marketing per il turismo, e Giancarlo Vitolo, titolare del tour operator

# Aeroporto Costa d'Amalfi: vantaggi e opportunità per le destinazioni servite



“L'apertura dell'aeroporto avrà un impatto importante su tutta la provincia”



di Oreste Mottola

L'apertura dell'Aeroporto Salerno - Costa d'Amalfi dal 1° luglio 2024, un'inaugurazione attesa da oltre 30 anni, è sicuramente una di quelle operazioni che può essere considerata un gamechanger per il turismo locale, una mossa che cambia le carte in tavola: con due compagnie aeree (Volotea e Easyjet) che già hanno messo in pista le prime tratte e una terza, Ryanair, che potrebbe annunciarle a breve, il nuovo scalo può garantire nuovi flussi turistici già da questa estate. Per questo abbiamo intervistato due esperti di turismo del territorio salernitano per capire quale sarà l'impatto a breve termine dell'apertura e chi ne beneficerà maggiormente: Fabrizio Todisco, consulente ed esperto di marketing per il turismo, e Giancarlo Vitolo, titolare del tour operator Travel Before e responsabile incoming dell'associazione Aidit. Per Giancarlo Vitolo "L'apertura dell'aeroporto sicuramente avrà un impatto importante su tutta la provincia di Salerno, ma bisogna tener presente anche il comportamento dei tour operator, ossia aziende che potranno anche operare su Salerno, ma portare flussi di turisti su destinazioni limitrofe, non strettamente ricadenti nella provincia. L'aeroporto sicuramente servirà meglio tutto il Cilento e

la Lucania. Basti pensare che, soprattutto in alta stagione, essendo localizzato a sud di Salerno, porterà i turisti direttamente sulla direttrice verso il Cilento, risparmiando almeno 2 ore di strada rispetto a Napoli". Aggiunge Fabrizio Todisco: "Il maggiore beneficio sarà sicuramente degli operatori della Costiera Amalfitana e della Città di Salerno stessa che può giocare un ruolo di hub tra le principali destinazioni turistiche; poi c'è il Cilento che avrà la possibilità di configurare una volta per tutte un'offerta turistica strutturata e professionale. Un notevole beneficio lo avranno anche gli operatori lucani: la Basilicata logisticamente è sempre stata un'area molto penalizzata, e sono convinto che quest'ulteriore porta d'accesso possa aprire nuovi scenari anche per il turismo lucano, che negli ultimi anni sta vivendo una fase molto positiva". Chiaramente un aeroporto da solo non basta per portare turismo, ma servono servizi integrati. Quali sono le principali sfide che attendono gli operatori salernitani? Giancarlo Vitolo spiega: "Stiamo già lavorando, in sinergia con le amministrazioni locali, affinché si possano adottare tutte le migliori strategie per garantire una totale integrazione dell'infrastruttura. In primis si sta ragionando sull'aumento delle licenze taxi ed NCC, oltre che sulle linee del trasporto pubblico, in attesa che vengano

Aeroporto, grande opportunità

“I punti da sciogliere oggi sono legati soprattutto all'accoglienza”

realizzati i lavori della metropolitana che collegherà l'aeroporto a Salerno città". Secondo Todisco "Una questione spinosa riguarda la mobilità, che dovrà essere gestita al meglio con soluzioni temporanee in questa fase iniziale ma che poi dovrà trovare un'organizzazione efficace e definitiva in brevissimo tempo. Le sfide logistiche e di mobilità correlate all'aumento dei flussi turistici includono la necessità di migliorare le infrastrutture di trasporto pubblico e le vie di accesso all'aeroporto. Si prevede un maggiore utilizzo di servizi di trasporto alternativi, come ride-sharing e servizi di trasporto su richiesta, per facilitare lo spostamento dei visitatori verso le destinazioni turistiche principali". Ma secondo voi saranno più i flussi turistici in entrata o i flussi in uscita? Per Vitolo ci sono per forza entrambe le variabili, un aereo non parte pieno e torna vuoto: "Al momento le città internazionali collegate sono: Londra, Nantes, Ginevra e Basilea. Per-

tanto i flussi incoming saranno sicuramente in aumento. E poi ci attendiamo, a breve, l'inserimento di ulteriori nuove tratte internazionali. Per l'outgoing anche c'è richiesta, basti pensare che abbiamo già realizzato gruppi su Nantes e Londra. L'outgoing ne beneficerà sicuramente nella stessa misura dell'incoming". Todisco fa invece una riflessione sull'incoming: "Vi è la necessità di gestire in modo efficiente i flussi turistici per garantire una distribuzione equa dei visitatori e per minimizzare l'impatto ambientale e sociale. I punti da sciogliere sono soprattutto legati all'accoglienza, poiché il nuovo aeroporto secondo il masterplan porterà in maniera sempre crescente migliaia di persone che raggiungeranno poi le principali destinazioni dell'area. Se penso alla Città di Salerno vedo ancora un'offerta molto frammentata e una carenza nei servizi di accoglienza. C'è poi anche un discorso legato ai posti letto, gli hotel in città sono davvero pochi e considerando anche tutto il mondo dell'extra-alberghiero non si arriva a numeri capaci di affrontare l'impatto dei flussi del nuovo scalo, a regime". Quindi come dovrebbero muoversi le destinazioni che vogliono sfruttare questa opportunità? Prosegue Todisco: "Prima di tutto sarà importante investire nella formazione del personale turistico per garantire un servizio di qualità. Metterei al primo posto l'accoglienza, seguita a ruota dallo sforzo di promozione che soprattutto per le destinazioni minori diventerà fondamentale: per quest'ultimo aspetto c'è da adottare una strategia di marketing in-

tegrata e multicanale, capace di attrarre e coinvolgere i nuovi potenziali visitatori. Un ultimo aspetto da considerare già da ora è relativo alla stagionalità: molte attività turistiche su Salerno e provincia sono fortemente legate alla stagione estiva, mentre con l'apertura dell'aeroporto sarà fondamentale mettere su un'offerta adeguata e attiva tutto l'anno. Sento spesso parlare di destagionalizzazione ma di solito chi ne parla a Marzo finisce per chiudere la sua attività già il 1° Settembre. Naturalmente aumentare la stagionalità è un investimento faticoso che richiede sforzi e volontà, ma che porta poi risultati nel lungo periodo, anche alla luce del fatto che quella che per noi è bassa stagione in tanti mercati internazionali è un periodo come un altro per viaggiare, e la rotta su Salerno è una grande occasione d'acquisto soprattutto per gli short break". Per concludere: l'aumento dei flussi turistici non rischia di portare anche un aumento dei prezzi? "Sì, c'è sicuramente il rischio che l'apertura dell'aeroporto possa causare un aumento dei prezzi dei servizi turistici, specialmente in termini di alloggio, ristorazione e attività ricreative. Questo è il mercato e soprattutto prevedendo una scarsità di servizi alcuni prezzi potrebbero davvero salire alle stelle. Tuttavia, è essenziale mantenere un equilibrio tra l'offerta e la domanda per evitare aumenti eccessivi che potrebbero danneggiare la competitività della destinazione. Le politiche di pricing dovrebbero essere trasparenti e basate sul valore, garantendo un rapporto qualità-prezzo equo per i visitatori", conclude Todisco.

# Strade, treni e vie del mare «Bisogna consentire ai turisti di muoversi con facilità»

**APPELLO COMMERCianti «LE NOSTRE CITTÀ SIANO BEN COLLEGATE» E GLI AGRICOLTORI «FAREMO CONOSCERE LE ECCELLENZE»**



## IL DIBATTITO

Antonio Vuolo

Spunti, idee, riflessioni e contributi sull'imminente riapertura dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi. Con questo obiettivo si sono ritrovati, ieri pomeriggio, al Next (Ex Tabacchificio) di Capaccio Paestum, su invito della Camera di Commercio di Salerno, oltre a sindaci e amministratori locali, anche le associazioni di categoria e gli operatori economici di tutti i settore interessati. Al centro del dibattito in primis le tematiche legate all'accoglienza e all'accessibilità al fine di preparare al meglio il territorio ai potenziali flussi turistici che la riapertura dello scalo aeroportuale porterà nella provincia salernitana.

## LE PAROLE

«Siamo impegnati in prima linea per favorire un'interlocuzione diretta con il mondo socio-economico e fare in modo che il territorio sia ben collegato a quella che sarà la nostra infrastruttura cardine - spiega il presidente di Confesercenti Salerno, Raffaele Esposito - Ora bisogna essere bravi a far in modo che attorno

all'aeroporto si sviluppi una rete infrastrutturale (viabilità, Vie del Mare, Alta Velocità) tale da poter consentire ai turisti che arriveranno di poter raggiungere le destinazioni turistiche scelte con facilità e di usufruire di servizi per farli sentire subito "a casa". È fondamentale mettere insieme tutte le forze e promuovere una strategia condivisa di area vasta, senza dispersioni, per far in modo che il territorio possa decollare proprio come l'aeroporto». Chi confida in una ricaduta turistica elevata sul territorio è sicuramente il Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, tra il mare della costa e la bellezza dei borghi dell'entroterra. Ecco perché a seguire con interesse i lavori c'è anche il presidente dell'Ente Parco, Giuseppe Coccorullo: «Per un territorio che vive di turismo una struttura come l'aeroporto è fondamentale. Il nostro compito è quello di farci trovare pronti. Noi come Ente Parco siamo al fianco dei Comuni che ne fanno parte e delle associazioni di categoria affinché insieme si possano creare opportunità e soprattutto far in modo che dall'aeroporto i turisti possano raggiungere facilmente il Cilento». Proprio sul tema dell'accessibilità si sofferma Coccorullo: «Oltre all'aeroporto c'è il tema dell'Alta Velocità e della possibilità di creare una cosiddetta metropolitana veloce che attraversi il territorio. E, poi, ancora la Strada del Parco, che rappresenterà un altro importante asse viario per raggiungere la nostra area, e il potenziamento dell'Aversana. Un altro nodo fondamentale è quello della mobilità sostenibile, non a caso stiamo perfezionando un protocollo d'intesa con l'Acì per favorire l'uso di mezzi elettrici ed ibridi nell'area protetta».

## GLI AGRICOLTORI

Tra le associazioni di categoria, presente al Next di Capaccio Paestum, anche Coldiretti, con il presidente regionale Ettore Bellelli. Mondo agricolo e aree interne rappresentano, infatti, un altro asset importante per lo sviluppo dell'intera filiera turistica. «Lo scalo aeroportuale è importante anche per il mondo agricolo e le nostre splendide aree interne. Perché? Perché abbiamo la possibilità di valorizzare le nostre eccellenti produzioni e portare i turisti anche all'interno delle aziende agricole e dei borghi dell'entroterra - conclude Bellelli - C'è da evidenziare poi che l'aeroporto non porterà solo gente nel salernitano, ma trasporterà anche salernitani in altre aree d'Italia e d'Europa, per ora, con la possibilità dunque di muovere con loro anche tutte quelle che sono le nostre eccellenze, con l'auspicio di avere un giorno anche un hub commerciale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il porto al top, i traffici crescono ancora

**Lo scalo in controtendenza: +9% nel 2024 per i container. Gallozzi: «Segnali importanti»**

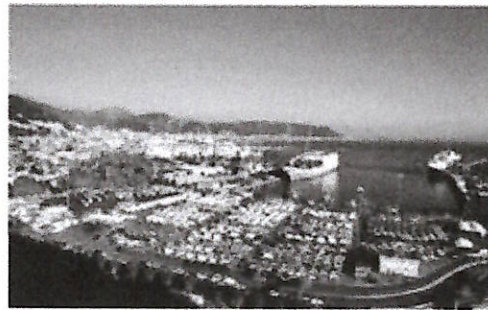
### ECONOMIA

Il porto di Salerno va in controtendenza e, mentre gli altri porti in Italia diminuiscono i traffici a causa dei venti di guerra che soffiano in Medio Oriente, cresce rispetto allo scorso anno, soprattutto per quanto riguarda la movimentazione di container, confermando la sua vocazione all'export. E, in quest'ottica, la Salerno Container Terminal, in questo primo scorcio del 2024, registra una crescita del 9% del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati nel primo bimestre del 2023 ai 58.280 teus registrati nello stesso periodo dell'anno in corso. In particolare, confermando una propria vocazione a servizio delle aziende italiane, il flusso dell'export, riferibile all'area campana e centro meridionale, cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nel periodo preso in esame nel 2024 sono stati 160 di approdi di navi full container, rispetto ai 147 dell'anno precedente, con una media di 20 navi a settimana ed un incremento del 8,8%. In aggiunta ai traffici container, inoltre, Salerno container terminal, nel bimestre 2024, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del 2023, segnando un più 50%, e ha incrementato del 8,5% i traffici del comparto delle Autostrade del Mare. Un segnale incoraggiante che fa ben sperare per il prossimo futuro. «I dati di Sct riferiti alla movimentazione di contenitori nel porto di Salerno – evidenza soddisfatto **Agostino Gallozzi** - confermano le proiezioni

dei mesi precedenti. In particolare, l'aumento dei flussi all'export è un segnale importante che conferma la funzione competitiva del porto a servizio delle aziende produttrici campane e centro meridionali. Tutto questo accade in una fase molto critica dell'interscambio globale, con il fenomeno bellico in atto nel Mar Rosso che dilata i tempi di navigazione costringendo a molte merci di seguire la rotta che circumnaviga il Sud dell'Africa. Contiamo nel corso dell'anno di portare a Salerno altri servizi per nuove aree del mondo».

**Gaetano de Stefano**

RIPRODUZIONE RISERVATA



**Positivi i dati di inizio 2024 per il porto di Salerno**

# Il porto dà un calcio alla crisi aumenta il traffico contenitori «Qui siamo meno vulnerabili»

## REGISTRATO UN PIÙ 9% NEI PRIMI DUE MESI 2024 GALLOZZI (SCT): LO SCALO È CRUCIALE PER L'EXPORT DELLA REGIONE E DI TUTTO IL SUD

L'ECONOMIA

Nico Casale

Cresce il traffico contenitori nel porto di Salerno nel primo bimestre di quest'anno rispetto allo stesso periodo del 2023, nonostante uno scenario geopolitico internazionale che presenta problemi e incognite, tra cui la crisi del Mar Rosso. Un dato che il presidente di Salerno Container Terminal (Sct), Agostino Gallozzi, aveva anticipato sulle colonne di questo giornale e che, adesso, è certificato dai dati di Sct.

In questo primo scorcio del 2024, è pari al 9% la crescita del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati a gennaio-febbraio '23 ai 58.280 registrati nel primo bimestre di quest'anno. Il porto di Salerno conferma la propria vocazione a servizio delle aziende italiane. E, infatti, il flusso dell'export riferibile all'area campana e dell'Italia centro-meridionale cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nei primi due mesi di quest'anno, sono stati 160 gli approdi di navi full container, rispetto ai 147 dell'anno scorso, con una media di 20 navi a settimana (+8,8%). In aggiunta ai traffici container, Salerno Container Terminal, nel primo bimestre '24, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del '23, segnando un +50%, e ha incrementato dell'8,5% i traffici del comparto delle autostrade del mare.

L'ANALISI

Gallozzi definisce «molto significativo» l'incremento complessivo (+9%) del traffico contenitori. Anche dai dati, dunque, «emerge l'elemento della Campania che esporta, in quanto sta registrando dei tassi positivi di crescita sull'esportazione». «Si riconferma - sottolinea il presidente di Sct - la posizione del porto di Salerno al servizio delle esportazioni della Campania e, più in generale, dell'Italia centro-meridionale. Export che, secondo le ultime statistiche, sta trainando l'economia in questo momento». Gallozzi, infatti, guarda al numero di partenze settimanali «che mettiamo a disposizione delle aziende del nostro territorio» come un elemento che «rafforza questa posizione» e che «sono il nostro punto di forza». E spiega: «Salerno, più di altri porti, offre una rete capillare di collegamenti sui mercati del mondo, tale da rendere più competitiva l'industria italiana che esporta. Rispetto ad altri porti, che erano più coinvolti nei traffici di importazione dall'Estremo Oriente, noi non soffriamo sull'importazione, che comunque cresce del 5%, ma siamo centrali rispetto ai flussi d'esportazione, che poi sono quelli che più interessano la nostra economia che cresce».

Sono diverse le destinazioni verso cui si rivolge il mercato salernitano. Tra queste, «Inghilterra e Nord Europa - elenca Gallozzi - tutto il bacino del Mediterraneo occidentale e orientale». Significative sono anche le esportazioni verso «il Canada e gli Stati Uniti», che sono «aree di forte esportazione, mercati principali nei quali siamo calati pienamente con un numero anche importante di partenze», rammenta Gallozzi. Quanto alle merci in arrivo, «da noi arriva l'import da Canada, Stati Uniti e Mediterraneo orientale - prosegue - ma anche dall'Estremo Oriente, facendo la circumnavigazione dell'Africa, entrando nel Mediterraneo attraverso Gibilterra invece che Suez». Questo per via della crisi del Mar Rosso che, per il momento, non sta avendo ripercussioni su Salerno. Rischi? Gallozzi ritiene «probabile che la crisi si potrà sentire anche qui, ma come crisi di sistema, quindi è difficile fare previsioni». A Salerno, intanto, «siamo meno vulnerabili perché guardiamo più all'export rispetto all'import, guardiamo più a occidente e in maniera più marginale a oriente. Però, se la crisi continua, potrebbe colpire anche Salerno. Ma, in questo momento, non ci sono proprio previsioni in questo senso. Tant'è che stiamo continuando a macinare numeri importanti», conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Porti, il corridoio ovest premia Salerno: nel 2024 flussi in crescita del 9%

## LA CRISI GEO-POLITICA CHE STA INVESTENDO SUEZ E IL MAR ROSSO NON PROVOCA DANNI DAL PNRR INVESTIMENTI PER OLTRE 100 MILIONI

### I MERCATI

Antonino Pane

I traffici nei porti italiani continuano a calare e gli Houthi nel Mar Rosso fanno sempre più paura anche se ora sembrano puntare le loro armi soprattutto sui traffici israeliani. In questo contesto, però c'è un'eccezione ed è il porto di Salerno. Mentre il traffico container continua a calare nei porti del Mediterraneo, compreso Napoli, a Salerno si registra un più 9% nei primi due mesi del 2024. E la conferma viene da Agostino Gallozzi, presidente di Salerno Container Terminal: «Il trend è positivo, con un incremento in tutte le tipologie di cargo gestite in porto. Il contesto generale segnato da gravi criticità, non interferisce con i nostri traffici», spiega. Insomma, nonostante il perdurare di uno sfavorevole e problematico scenario geo-politico internazionale, Salerno Container Terminal evidenzia in questo primo scorcio del 2024 una crescita del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati nel primo bimestre del 2023 ai 58.280 teus registrati nello stesso periodo dell'anno in corso. «In particolare - ha detto ancora Gallozzi - confermiamo una vocazione al servizio delle aziende italiane, il flusso dell'export, riferibile all'area campana e centro meridionale, cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nel periodo preso in esame nel 2024 sono stati 160 di approdi di navi full container, rispetto ai 147 dell'anno precedente, con una media di 20 navi a settimana e un incremento del 8,8%». E non basta. Salgono anche i dati che riguardano le rinfuse. Secondo i dati diffusi dal terminal salernitano in aggiunta ai traffici container, Salerno Container Terminal, nel bimestre 2024, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del 2023, segnando un più 50%, e ha incrementato del 8,5% i traffici del comparto delle Autostrade del Mare. «I dati di Salerno Container Terminal - ha aggiunto Gallozzi - riferiti alla movimentazione di contenitori nel porto confermano le proiezioni dei mesi precedenti. In particolare, l'aumento dei flussi all'export è un segnale importante, che ribadisce la funzione competitiva del porto al servizio delle aziende produttrici campane e centro meridionali, che si affermano sui mercati internazionali. Tutto questo accade in una fase molto critica dell'interscambio globale, con il fenomeno bellico in atto nel Mar Rosso, che dilata i tempi di navigazione costringendo a molte merci di seguire la rotta che circumnaviga il Sud dell'Africa, entrando nel Mediterraneo attraverso Gibilterra invece che da Suez».

### I FLUSSI

Salerno guarda sempre di più ad Ovest, dunque, e anche le merci da e per l'Oriente, arrivano da Gibilterra dopo aver circumnavigato l'Africa. Ma non bisogna dimenticare le rotte tradizionali di questo terminal che puntano verso il Nord Europa e l'altra sponda dell'Atlantico. Tutto bene, dunque, per il porto di Salerno che sarà interessato a breve anche da importanti lavori previsti nel Pnrr. Per il porto di Salerno, infatti, l'Autorità di sistema portuale del mare Tirreno centrale ha previsto e appaltato per il potenziamento dei traffici commerciali il consolidamento del Molo Tre gennaio (40 milioni) e il consolidamento del molo di Ponente (40 milioni), entrambi dotati di banchine lunghe 360 metri oltre al completamento degli escavi dei fondali; inoltre, il prolungamento di oltre 120 metri del molo Manfredi (15 milioni), a ridosso della stazione di Zaha Hadid, destinato al turismo e alle navi da crociera; un importante impianto di cold-ironing (15 milioni di euro) che consentirà di elettrificare le banchine del molo Manfredi a ridosso di Piazza della Libertà per limitare l'inquinamento ambientale. Anche il futuro, dunque, sorride a Salerno. «Contiamo nel corso dell'anno - ha concluso Gallozzi - di portare a Salerno anche altri servizi per nuove aree del mondo, così da aggiungere ulteriori opportunità all'export delle nostre aziende».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'appalto ripascimento Storica spiaggia blindata

### Il cantiere rende impossibile l'accesso ai lidi: i timori per l'estate

#### OPERE PUBBLICHE » IL CASO

di **Alessandro Mosca**

Nella prima, vera giornata di primavera, lo sguardo è già rivolto all'estate. Con un pizzico di preoccupazione, con una richiesta di chiarezza. È quanto domandano tutti coloro che scelgono la spiaggia libera di Torrione, quella che va dal bar Marconi fino alle ex giostrine che segnano il confine con Pastena: nell'area, da ormai un paio di mesi, sono in corso i lavori previsti nel progetto del secondo lotto del programma di difesa della costa e ripascimento. E tutta la spiaggia "storica" non solo per i residenti del quartiere ma anche per tanti avventori "seriali" provenienti da altri rioni e pure da fuori provincia, adesso, è stata blindata. È chiusa, inaccessibile. E proprio questo sbarramento fa sorgere dei dubbi per l'estate che arriverà tra pochi mesi.

#### Il cantiere e la spiaggia blindata.

Un'area inaccessibile, dunque. È la situazione dell'intero tratto di costa, poco più di 200 metri, di lungomare Marconi. All'avvio del cantiere, soltanto una minima parte era stata chiusa: quella più prossima al parcheggio dedicato ai camper di Salerno Mobilità, dove è stato installato il "quartier generale" della ditta incaricata dei lavori, con tanto di strutture provvisorie che già avevano costretto BusItalia, la società che si occupa del servizio di trasporto pubblico in città, a spostare di qualche metro la fermata dei pullman. Nel corso della settimana, invece, la situazione è cambiata: sono comparse transenne coperte da plastica arancione sin dal semaforo che regola l'incrocio con via Mantegna, raddoppiando di fatti la zona inaccessibile e chiudendo l'accesso alla storica spiaggia di Torrione.

**Lavori in corso.** Le opere previste per l'ambito 2 del ripascimento stanno andando avanti in maniera rapida: ogni giorno, infatti, si notano le chiatte che trasportano il materiale utile per creare le barriere marine, depositato sul fondo da alcuni bracci meccanici. E la chiusura del tratto di spiaggia si inserisce nello svolgimento dell'opera che, in ogni caso, non sarà ultimata prima di un paio d'anni: nel tratto di spiaggia "blindato" negli ultimi giorni, infatti, sono entrati in azione muletti e gru che stanno movimentando del materiale per creare un varco d'accesso. Una sorta di "stradina" che arriva fino al mare - già vista nei precedenti interventi del ripascimento che consentirà di far giungere i camion oltre la battigia per accelerare lo scarico del materiale per le barriere marine

che così arriverà via mare ma anche via terra.

#### La preoccupazione dei bagnanti.

E proprio la realizzazione in corso di questa "stradina" sta preoccupando gli storici amanti della tintarella della zona, quelli per cui la stagione balneare inizia in questi giorni di primavera per terminare in autunno inoltrato. Il tracciato, infatti, transita per l'intera spiaggia nei pressi del bar Marconi, "occupando" anche l'area destinata a uno stabilimento balneare stagionale. La struttura, vista la situazione, rischia di non vedere la luce nel 2024. E i dubbi, al momento, restano anche sull'accessibilità dell'arenile: «Il Comune, nelle varie dichiarazioni su questi lavori che riteniamo, ha sottolineato più volte che per l'estate non ci saranno problemi per fruire delle spiagge. Ma se la situazione è questa, ci pare davvero difficile», dicono alcuni residenti del quartiere osservando la maxi area di cantiere. «Abbiamo la sensazione che quest'estate dovremmo spostarci per fare qualche bagno... », osserva ancora un'altra donna.

#### L'attesa risposta del Comune.

Si attende, dunque, una risposta ufficiale dal Comune che, come ricordato dagli stessi bagnanti, ha assicurato che nel corso dei mesi estivi saranno fermate le opere a terra e continueranno soltanto quelle a mare. Ma, ora, l'impressione è che in ogni caso l'impatto del cantiere sulle spiagge della zona orientale resterà così forte da limitare gli spazi.

riproduzione riservata



**I lavori per il ripascimento della spiaggia nella zona di Torrione**

# L'ascensore di Monte Echia i residenti: "No al ticket"

Per usarlo occorreranno 5 euro (prezzo del biglietto) o un abbonamento Anm. Flash mob degli abitanti di Pizzofalcone. E c'è una ipotesi sulla data di apertura: entro fine marzo

Per viaggiare con l'ascensore di Monte Echia si dovrà pagare un ticket turistico o avere un abbonamento ad Anm. Ma gli abitanti di Pizzofalcone dicono "no al biglietto per i residenti": ieri, flash mob di più comitati e associazioni che hanno incontrato la presidente della prima Municipalità Giovanna Mazzone, vicina alle loro posizioni. A far discutere non è solo l'obbligo di abbonamento, ma la cifra diffusa per il ticket turistico: 5 euro. Il prezzo non è però confermato da Anm.

L'azienda introdurrà un titolo di viaggio "sostanzioso" a causa dei costi di gestione dell'impianto con il belvedere, l'area verde e una guardiana probabilmente h24. La spesa stimata è di mezzo milione: 1.500 euro al giorno. Urge far cassa. Cinquecento mila euro equivalgono a 277 ticket al giorno, se il costo fosse di 5 euro.

«La cifra del ticket non è ancora stabilita - aggiungono da Anm - se ne parlerà al tavolo del Nucleo tecnico di valutazione convocato tra il 20 e il 21. Da parte di Anm c'è sensibilità e attenzione per i cittadini, dovendo contemplare le esigenze di una gestione manageriale del sito». Un impianto per turisti, più che un servizio ai cittadini. La questione è diversa dagli altri ascensori Anm di Chiaia, via Acton, Rione Sanità e Ventaglieri, tutti gratuiti.

La questione spetta alla partecipata comunale per la mobilità. L'assessore al ramo Edoardo Cosenza anticipa però che «nella fase iniziale ci sarà sicuramente un biglietto calmierato per far conoscere l'impianto e il sito ai napoletani. Parliamo di un'opera fanta-



**L'azienda dei trasporti: "La cifra non è ancora stabilita ma servirà per coprire i costi di gestione"**

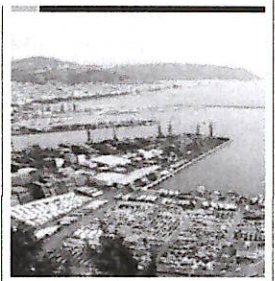
stica, diventerà un simbolo di Napoli». Cosenza pubblica sui social le foto dell'ascensore e delle operazioni di verniciatura lungo la galleria verticale alta 55 metri, sede dei due ascensori da 17 persone con la scala di ferro circolare. Si vociferava di un'inaugurazione entro fine marzo, se non domenica 24. Di sicuro c'è la necessità di far entrare presto in esercizio l'impianto per evitare che, restando fermo, si deteriori: così è scritto negli atti del Comune. Il bi-

glietto turistico e il viaggio gratuito per gli abbonati sono specificati nella delibera di giunta del primo marzo. Il documento aggiunge che l'ascensore "rientra tra i servizi annessi al Trasporto pubblico locale". Il punto è che ci si è trovati di fronte a costi onerosi per un'opera progettata nel 2006 e arrivata ora a conclusione dopo "stop and go" del cantiere, varianti di progetto, prescrizioni, esposti e petizioni per l'impatto sul panorama dei manufatti in cemento nel luogo dove i coloni greci fondarono la città. «Il 2024 sarà un anno sperimentale per valutare i costi reali rispetto a quelli ipotizzati e l'effettiva affluenza di turisti e cittadini», aggiungono da Anm. Nel nuovo belvedere c'è una buvette da affidare in gestione.

I comitati evidenziano altri due aspetti: l'ipotesi di un ticket residenti a 1,50 euro con l'impianto equiparato a funicolare e i cancelli per chiudere il belvedere. «Sarà in parte precluso ai cittadini, dopo 19 anni di cantiere, con alcune aree solo per gli utenti dell'ascensore», spiega Linda Irace, presidente del Comitato cittadino per la salvaguardia e la valorizzazione del Monte Echia. Secco il "no" al ticket da 1,50: l'ipotesi è un carnet di biglietti a 50 cent. La Consulta delle associazioni della Municipalità si riunirà il 19 marzo. Pronta una petizione da inviare al sindaco, da parte del comitato di Irace, Plebiscito e dintorni, Echia e dintorni, Compagni di viaggio onlus. Si può firmare anche in Municipalità.

— **paolo popoli**

REPRODUZIONE RISERVATA



I trasporti

## Porto di Salerno è in crescita il traffico di container

Nonostante il perdurare di un problematico scenario geopolitico internazionale, Salerno Container Terminal evidenzia in questo primo scorcio del 2024 una crescita del 9% del traffico contenitori, passato dai 53.573 teus movimentati nel primo bimestre del 2023 ai 58.280 teus registrati nello stesso periodo dell'anno in corso. In particolare, confermando una propria vocazione al servizio delle aziende italiane, il flusso dell'export, riferibile all'area campana e centro meridionale, cresce del 13%, mentre l'import del 5%. Nel periodo preso in esame nel 2024 ci sono stati 160 approdi di navi full container, rispetto ai 147 dell'anno precedente, con una media di 20 navi a settimana ed un incremento del 8,8%. In aggiunta ai traffici container, Salerno Container Terminal, nel bimestre 2024, ha movimentato 77.972 tonnellate di rinfuse alimentari, rispetto alle 51.808 tonnellate del 2023, segnando un più 50%, e ha incrementato del 8,5% i traffici del comparto delle autostrade del mare.

LA PUBBLICITÀ LEGALE CON MANZONI.

SEMPLICEMENTE EFFICACE.



A. MANZONI & C. S.p.a  
Via E. Lugaro, 15 TORINO

tel. 02574941  
fax. 0257494860

**TRIBUNALE DI NAPOLI - G.E. DOTT.ssa M.L. Russo - ESECUZIONE IMM. N° 782/12 R.G.E.**  
Il Custode Giudiziario e Delegato alla vendita, Avv. Paola Ciuffo, il 15 maggio 2024 alle ore 17:00 vende senza incanto presso lo studio in Napoli alla Via F. Cilea 117, la piena proprietà dell'abitazione ubicata al piano 2°, composta da: Ingresso/Soggiorno, Disimpegno, Cucina, due Bagni, due Van e due Balconate per una superficie calpestabile pari a mq. 112,10, e del box auto ubicato al piano cantinato (S2), costituito da un unico ambiente per una superficie calpestabile pari a mq. 12,45 ed un'altezza interna dal piano di calpestio di m. 2,70, entrambi siti nel Comune di Melito (NA) alla Via Enrico De Nicola n. 3, scala D, Lotto A. Occupato dagli esecutati. Sussistono oneri condominiali insoluti. **PREZZO BASE RIBASSATO LOTTO UNICO € 50.625,00 - AUMENTO MINIMO IN CASO DI GARA € 2.000,00 - OFFERTA MINIMA PRESENTABILE € 38.000,00.** Le offerte d'acquisto, in bollo, + cauzione con assegno circolare n. 1 pari almeno al 25% del prezzo offerto, intestato "Tribunale di Napoli P.E. 782/2012", dovranno essere depositate, in busta chiusa, presso lo studio del delegato interrogabilmente entro il giorno 14 maggio 2024, dalle ore 16:30 alle ore 18:30, esclusivamente nei giorni lunedì, martedì e mercoledì dalle ore 16:30 alle ore 18:30 previa richiesta appuntamento a mezzo mail all'indirizzo [paolaciuffo@gmail.com](mailto:paolaciuffo@gmail.com). Informazioni tel. 0817148620 e sul sito [www.astegiuudiziarie.it](http://www.astegiuudiziarie.it) (cod. A2785184).

**TRIBUNALE DI NAPOLI VII^ Sezione Civile**

Nel fallimento n. 605/2001 il Notaio GIANFILIPPO LAURINI procederà in Napoli presso il suo studio al V.le Gramsci n. 18, alla vendita senza incanto il 15 maggio 2024 ore 15:30, dei seguenti beni immobili siti in Giugliano in Campania (NA) Via S. Rocco n. 80. Lotto uno: Appartamento piano 2, 7 vani catastali. Prezzo ribassato € 57.000,00 Offerta minima presentabile € 42.750,00 (pari al 75% base d'asta). Offerte minime in aumento, in caso di gara, non inferiori ad € 1.500,00. Lotto due: Deposito piano seminterrato, mq. 99 circa. Prezzo ribassato € 14.000,00 Offerta minima presentabile € 10.500,00 (pari al 75% base d'asta) Offerte minime in aumento, in caso di gara, non inferiori ad € 1.000,00. Deposito offerte in busta chiusa, con cauzione del 10% prezzo offerto + 15% a titolo di acconto spese, mediante distinti assegni circolari non trasferibili all'ordine del Notaio delegato Gianfilippo Laurini, c/o studio notaio delegato, entro le ore 18:00 del giorno 14 maggio 2024, e precisamente nei giorni: 15, 16, 17, 22, 23, 24, 29 e 30 aprile 2024 (ore 15/18) e nei giorni: 6, 7, 8, 9, 13 e 14 maggio 2024 (ore 15/18), secondo le modalità prescritte nell'avviso di vendita a cui si fa espresso rinvio, consultabile sul Portale delle Vendite Pubbliche e su [www.astegiuudiziarie.it](http://www.astegiuudiziarie.it) (cod. A216077, A216078). Info vendita: studio notaio delegato (Avv. Simeone 08177616364; email: [associncanti@notariato.it](mailto:associncanti@notariato.it)). Info custodia: Curatela fallimentare Dott. Giovanni Iuliano (email: [iuliano@tiberio.it](mailto:iuliano@tiberio.it); pec: [giovanni.iuliano@odcecanapoli.it](mailto:giovanni.iuliano@odcecanapoli.it)).

**TRIBUNALE DI NAPOLI**

ESEC. IMM. N. 380/2021 R.G.E.

G.E. Dott.ssa Maria Ludovica Russo.

Comune di Napoli vico Lammatari 17.

**Lotto Unico: Piena ed intera proprietà dei seguenti immobili facenti parte del fabbricato ubicato in Napoli (NA) al Vico Lammatari n.17, e precisamente:** 1) **Monocale** al piano secondo - sub.17 - composto da living ingresso-cucina-soggiorno, balcone e servizio igienico. Si evidenzia che: a) nello stato di fatto, il monocale in vendita risulta fuso con altro appartamento di proprietà aliena e non oggetto di vendita; b) gli ambienti sono controsoffittati ed hanno altezza pari a 2,60m. (mentre l'altezza utile interna da pavimento a soffitto è di 2,70m.); 2) **Monocale** al piano secondo - sub.19 - composto da living ingresso-cucina-soggiorno, servizio igienico e soppalco. Si evidenzia che gli ambienti interni, tutti sormontati dal soppalco, hanno altezza pari a 2,40m. mentre l'altezza interna utile da pavimento a soffitto è di 4,60m. Il sub 17 è occupato senza titolo. Il sub 19 è libero da persone. **Valore d'asta: Euro 38.000,00. (Offerta Minima Euro Euro 28.500,00).** Vendita senza incanto: 22 maggio 2024 ore 16:00 innanzi al professionista delegato nonché custode giudiziario Avv. Assunta Raimondo tel. 0823.848002 - cell. 347.0642705. Le offerte di acquisto dovranno essere depositate presso lo studio del Professionista Delegato in Napoli al Corso Vittorio Emanuele n. 21/C Villino Adriana (previo appuntamento telefonico al numero 347.0642705), in busta chiusa entro le ore 13:00 del giorno precedente la data della vendita. Maggiori info c/o Cancelleria EE.II. e su [www.astegiuudiziarie.it](http://www.astegiuudiziarie.it) (cod. A4297439).

**Rge 894/2012 ESTRATTO DELL'AVVISO DI VENDITA**

ESEC. IMM. n. R. G. E. 894/2012: per il Giudice Dr.ssa S. Cannavale, il Prof. Delegato e custode Dr. Mario Polito vende senza incanto il giorno 15/05/2024 alle ore 11.00 presso il proprio studio in Monte di Procida, al Corso Garibaldi n. 58, i seguenti lotti: **lotto 1):** appartamento di sei vani catastali (per mq. 116,34 oltre balcone di mq. 11,39), sito nel Comune di Sant'Antimo (NA) alla Via Tommaso Campanella n. 12, riportato in NCEU al foglio 5, p. IIa 307, sub 8 (ex sub. 3), cat. A2, Cl. 4, primo piano rialzato; oltre bene comune non censibile (riportato al sub. 1) composto da un androne coperto e da un cortile interno il tutto avente una superficie pari a circa 137,80 mq di cui 53 mq relativi all'androne. **Base d'asta: € 66.856,00. lotto 2):** locale deposito, sito nel Comune di Sant'Antimo (NA) alla Via Tommaso Campanella n. 12 riportato in NCEU, al foglio 5, p. IIa 307, sub 7 (già sub. 4), cat. C/2, mq. 127, piano seminterrato. **Base d'asta: € 17.086,00.** Si precisa, come da perizia tecnica/estimativa (CTU) qui integralmente richiamata, che gli immobili sono privi di certificato di agibilità e che sussistono difformità sanabili. Deposito offerte in busta chiusa tassativamente il giorno 14/05/2024 dalle ore 17.00 alle ore 19.00, presso lo studio del delegato, in Monte di Procida, al C. so Garibaldi n. 79. Ogni altra documentazione è visionabile presso la cancelleria del Giudice Cannavale, V. Sez. Civile del Tribunale di Napoli in Piazza Genni, o sul sito [www.astegiuudiziarie.it](http://www.astegiuudiziarie.it) (cod. A312501, A312502) sul PVP, ovvero rivolgendosi al delegato e custode Dr. Mario Polito: 081/8681578 - 373/7066669.

## «Serve un piano industriale serio»

### De Rosa, Ceo di Smet, al LetExpo di Verona: «Tutelare il clima, l'economia e l'occupazione»

#### SVILUPPO » L'APPELLO

“I concetti di transizione energetica e di green economy sono diventati solo dei cavalli di battaglia per portare avanti, a livello planetario, una nuova rivoluzione industriale.” L'allarme arriva da **Domenico De Rosa**, Ceo di Smet, gruppo leader nei trasporti e nella logistica.

De Rosa è intervenuto in uno dei più importanti convegni sulla logistica sostenibile: il LetExpo di Verona (svoltosi da martedì ad ieri), organizzato dall'ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) presieduta da

**Guido Grimaldi**.

Alla manifestazione hanno partecipato alcune delle più alte cariche governative, tra cui il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Matteo Salvini**. Presente anche lo stesso sindaco di Verona,

**Damiano Tommasi**, e il presidente del Veneto **Luca Zaia**.

Nel focus sulla green& blue economy, l'imprenditore salernitano ha avuto modo di dare il suo contributo alla discussione, in una tavola rotonda a cui era presente, tra gli altri, il Vicepresidente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati

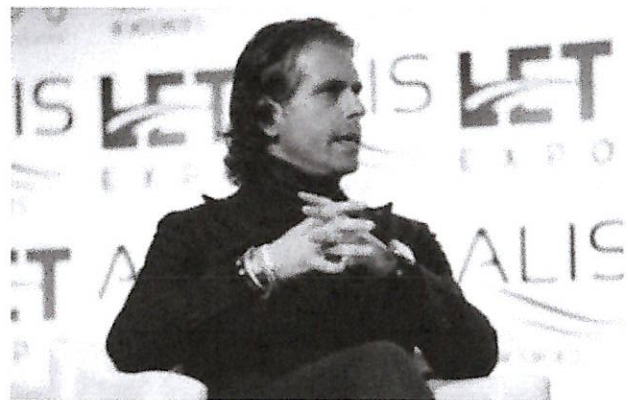
**Flavio Tosi**. Con loro, anche **Vincenzo Garofalo** (presidente AdSP Mare Adriatico Centrale), **Brigida Morsellino** (Vicepresidente ITS Catania e presidente rete RESIL), **Alessia Rotta** (Vicepresidente A22 Autostrada del Brennero e

**Valerio Vanacore** (Responsabile Trazioni Alternative IVECO per il mercato italiano). Al panel sulla green& blue economy (moderato dal giornalista **Nicola Capuzzo**) il numero uno di SMET si è espresso sulla rischiosa politica di puntare tutto - o quasi sull'elettrico e sulla transizione, senza pensare ad un piano organico che dia il tempo alle imprese di adeguarsi ed evitare shock economici e produttivi: “L'Europa ha deciso di candidarsi ad essere la prima della classe, a mio avviso con molta leggerezza, scandendo dei tempi molto serrati per le tappe della decarbonizzazione continentale. Il rischio vero è quello di consegnare ad altre economie, come ad esempio quella cinese, il nostro enorme e ricco mercato.” Il Ceo di Smet ha criticato l'ideologia

che privilegia l'elettrico a discapito di altre tecnologie. “Continuare a regolamentare tutto in una direzione ideologica che nulla a che vedere con la fondamentale tutela del clima e della terra risulta davvero poco comprensibile - sostiene l'imprenditore - . Non è accettabile vietare per decreto tutte le trazioni a solo vantaggio di quella elettrica. È una follia e di questo ne risponderanno coloro i quali hanno contribuito ad eleggere questo scenario come l'unico possibile”. Alla critica, De Rosa accompagna una proposta costruttiva, proponendo un modello di transizione graduale e inclusivo. “Noi pensiamo che la strada debba essere un'altra - afferma il Ceo di Smet - e che soprattutto, in un momento di cambiamento, bisogna sfruttare tutte le possibili tecnologie che migliorino gradatamente le condizioni generali di inquinamento e soprattutto che restino sostenibili per i cittadini e per le imprese.” Nel suo intervento al LetExpo di Verona, De Rosa ha voluto rimarcare che l'obiettivo di zero emissioni nel settore dei trasporti è raggiungibile, ma non con scadenze irrealistiche.

“Serve un piano industriale serio che tuteli il clima, l'economia e l'occupazione” sottolinea De Rosa.

RIPRODUZIONE RISERVATA



**Domenico De Rosa, Ceo di Smet, durante l'intervento al LetExpo svoltosi a Verona**

# «Igiene urbana, con il nuovo piano costi diminuiti»

## BENNET, MANAGER DI SALERNO PULITA CONTESTA I DATI DIFFUSI DALL'ISPRA «NON TENGONO CONTO DEGLI ULTIMI DUE ANNI»



L'AMBIENTE

Alfonso Schiavino

L'amministratore unico di Salerno Pulita, Enzo Bennet, ha risposto con una lunga lettera all'articolo di ieri sul costo pro capite dell'igiene urbana nel 2022. I dati dell'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) attestano che ogni salernitano ha pagato 336 euro. Questo valore è il quinto più alto in Italia. «Ho letto con stupore l'accostamento che viene fatto esordisce Bennet tra nuovo piano di raccolta, costo pro capite dell'igiene urbana e posizione di Salerno in Campania, nel Sud e in Italia per il risultato percentuale di raccolta differenziata». L'articolo non parlava di risultati (tantomeno traslati nel 2023), ma è comprensibile che Salerno Pulita li voglia sottolineare. L'amministratore rileva: «La prima incongruenza è che i costi pro capite del 2022 non possono essere messi in relazione con la percentuale di raccolta differenziata che è stata conseguita nel 2023 (74,1%). Inoltre, il nuovo piano di raccolta a Salerno è partito a metà luglio del 2022, anno in cui la percentuale del primo semestre era precipitata al 54% circa. Grazie alla performance del secondo semestre, dovuta proprio al nuovo piano, il 2022 si è chiuso con il 64,9% di raccolta differenziata e ciò ha consentito al Comune di Salerno non solo di non aumentare la Tari nel 2023, cosa che è avvenuta in tante altre città d'Italia, ma addirittura, seppur di poco, di diminuirla. Diminuzione che sarà ancora più evidente nel 2024 grazie all'ottima performance conseguita l'anno scorso». Queste sono notizie importanti che anoteremo quando l'Ispra pubblicherà i dati 2023. Intanto, città come Monza o Bergamo (abbastanza simili a Salerno per popolazione) sfiorano il 73% e il 77% di differenziata, con la metà della nostra spesa pro capite. «Uno dei costi che molto influisce sulla Tari prosegue Bennet è lo smaltimento della frazione non differenziabile che si assesta oltre i 200 euro a tonnellata. Va da sé che una buona raccolta differenziata diminuisce la quantità di non differenziabile e dunque anche i costi del servizio». La gestione della frazione differenziata, secondo i dati Ispra riportati ieri, è la prima voce del costo pro capite salernitano: 137 euro, molto più dell'indifferenziato. Ad ogni modo, differenziare è un dovere.

I MOROSI

«Un altro elemento che incide sulla Tari è il fatto che non tutti gli utenti la pagano, dai ruoli emessi dal Comune emerge che le morosità sono ancora elevate", quindi "quelli che la pagano devono farsi carico anche dei costi di chi non assolve». «Mi preme evidenziare prosegue Bennet che i rifiuti vengono prodotti anche da chi non è residente e che se è vero che la popolazione di Salerno è diminuita è altrettanto vero che la presenza di turisti in città è aumentata e che la quantità di rifiuti non è calata. Il dato del costo pro capite, dunque, è comprensivo anche della Tari pagata dalle strutture alberghiere ed extralberghiere». Il costo pro capite dell'igiene urbana è molto inferiore sia nei grandi centri direzionali e turistici (per esempio Napoli, Milano, Roma, Bari, Palermo) sia in quelli simili a Salerno per popolazione (Pescara, Trento e Ferrara). «I dati Ispra non tengono conto che in questi ultimi due anni, senza alcun aumento della Tari, sono stati istituiti nuovi servizi, tipo la raccolta porta a porta del vetro, i centri di raccolta mobile, la distribuzione gratuita di buste e sacchetti per la raccolta, lo svuotamento dei cestini per le deiezioni canine e servizi aggiuntivi per le attività del food».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## **Parcheggi piazza Cavour: la delibera al Tar**

### **La società ha chiesto ai giudici amministrativi di annullare lo stop all'intervento**

#### **IL BRACCIO DI FERRO**

La Parking Cavour Salerno ricorre al Tar contro la decisione del Comune di fermare i lavori per la realizzazione dei box interrati all'altezza del palazzo della Provincia. Saranno, quindi, i giudici amministrativi a stabilire se è legittima la delibera con la quale l'amministrazione ha bloccato i lavori imputando alla ditta la responsabilità dei ritardi.

Quello del Tribunale amministrativo, però, è solo uno dei palcoscenici su cui sta andando in scena lo scontro tra le ditte costruttrici e l'amministrazione perché all'alzata di scudi del Comune che ha annunciato la rescissione della convenzione, la Parking Cavour Salerno srl ha ribattuto ribaltando le responsabilità e accusando Palazzo di Città di gravi inadempienze contrattuali e di non aver versato somme per opere realizzate, tanto da aver ottenuto dal Tribunale Civile l'emissione di un decreto ingiuntivo da 3 milioni e 300 mila euro oltre ad eventuali ulteriori danni da risarcire.

Insomma, sia in sede amministrativa che in sede civile saranno i giudici a decidere definitivamente sulle sorti di quest'opera che, attualmente, l'amministrazione non è intenzionata a continuare comunque ritenendo inutile questa ulteriore area di sosta dopo la realizzazione del mega parcheggio di piazza della Libertà.

Gran parte del contendere si sviluppa attorno al fatto che il Comune ha ceduto al concessionario diritti di superficie dell'area attraversata dal binario morto senza esserne a pieno proprietaria e che,

in deroga a quanto stabilito dalla convenzione, la Pcs ha realizzato una serie di interventi sui sottoservizi.

Questi nodi si risolveranno al termine del contenzioso ma restano comunque ancora in piedi una serie di problemi legati al fatto che l'amministrazione ha consentito l'avvio dell'opera in project financing essendo proprietaria soltanto dei diritti trentennali di superficie del binario morto che risulta ancora di Rete ferroviaria italiana. Soprattutto, nonostante l'ottimismo dell'amministrazione, è evidente che i tempi per sanare la ferita che si è creata nel cuore del Lungomare con l'area di cantiere rischiano di essere tutt'altro che brevi, visto il contenzioso che, dal Civile, passa ora ai giudici del Tar.

*(e.t.)*

riproduzione riservata



**Il cantiere dei lavori in piazza Cavour**

## Contenziosi box auto, le nuove regole

### Il Comune corre ai ripari dopo il caso di Lungomare Colombo: da rivedere le competenze sulla manutenzione

#### CEMENTO & PRIVATI

Dovrà essere il Comune a mettere in campo i lavori di manutenzione necessari per risolvere il problema delle perdite d'acqua che si sono create all'interno dei box interrati del parcheggio di Lungomare Colombo. È questo il risultato della transazione tra l'Ente e il condominio dei proprietari dei garage che rivendicava la necessità di interventi a carico di Palazzo di Città proprio per scongiurare il problema determinato dalla mancata manutenzione della piazzetta sovrastante i box. In realtà, si tratta soltanto dell'ultimo caso di un contenzioso giudiziario (in questo caso terminato in maniera bonaria) che ha come protagonisti il Comune e dei cittadini proprietari di posti auto interrati ed è per questa ragione che, proprio quest'ultimo caso in ordine di tempo, ha motivato l'amministrazione a stilare un pacchetto di linee guida per definire una più chiara distribuzione delle attività di manutenzione in cui, sostanzialmente, la gran parte delle responsabilità vengono scaricate sul privato.

#### Il caso di Lungomare Colombo.

Nel caso specifico dei box interrati a Lungomare Colombo, contestualmente all'edificazione dei posti auto, la società costruttrice ha realizzato, al di sopra del solaio di copertura, una piazza destinata all'uso pubblico, poi ceduta al Comune. Tuttavia, scrive il condominio, richiedendo al Tribunale di nominare un consulente d'ufficio, i box interrati sono interessati "da gravi e consistenti fenomeni infiltrativi causati dall'omessa attività di manutenzione delle aree soprastanti, di uso pubblico e di proprietà comunale". A queste argomentazioni, gli avvocati rappresentanti di Palazzo di Città rispondono con la richiesta di rigetto della domanda per arrivare a definire una soluzione in maniera bonaria. E, infatti, a seguito di una serie di verifiche sullo stato dei luoghi per tentare la possibile definizione tecnica stragiudiziale di ogni contesa i tecnici comunali hanno messo a punto il computo metrico dei lavori che ha consentito l'accordo definitivo rispetto alla competenza degli interventi tra i contendenti.

**Le nuove regole.** Insomma, quello di Lungomare Colombo è stato soltanto uno dei tanti casi in cui il Comune si è ritrovato in Tribunale per rispondere dei danni ai box interrati e, probabilmente, anche

l'ultimo. Ed è per questa ragione che la Giunta ha dato il via libera a un Atto d'intesa che dovrebbe essere lo strumento che consente una migliore definizione degli oneri manutentivi di questi posti auto posizionati sotto terra. "Nel tempo ricorda la delibera - sono arrivate all'attenzione degli uffici e in più occasione sfociate in contenzioso, istanze, diffide e ricorsi legati alla realizzazione di parcheggi interrati al di sopra dei quali sono state realizzate e poi cedute aree attrezzate destinate all'uso pubblico".

#### La "virtuosa interlocuzione".

In particolare, si rileva, "nelle convenzioni stipulate con i concessionari che hanno curato la realizzazione dei parcheggi interrati non sono distinti in modo puntuale gli obblighi manutentivi a carico dell'Ente e quelli a carico dei - poi costituiti - condominii di parcheggio". Ed è proprio da questa mancanza di precisazione degli oneri e degli onori rispetto ai lavori di manutenzione che deriverebbe l'insieme delle controversie. Basterebbe, invece, si sottolinea "una virtuosa interlocuzione tecnica con i soggetti interessati" e, con "questa modalità operativa di definizione e suddivisione di dettaglio degli obblighi manutentivi poter concretamente prevenire futuri contenziosi, oltre che definire quelli eventualmente già pendenti". A questo punto, quindi, tutti i condomini interessati potranno sottoscrivere il nuovo atto. Nel quale verranno indicate nello specifico le modalità di intervento e dunque le responsabilità della manutenzione delle opere realizzate da privati.

#### Eleonora Tedesco

riproduzione riservata

# Niente studio né lavoro l'esercito dei 43mila con il futuro in bilico

**Dati Eduscopio e Istat: tre ragazzi su 10 sono entrati in una spirale di marginalità**



Gianluca Sollazzo

Uscita anticipata dal sistema dell'istruzione e disoccupazione. Sono le bestie nere del futuro dei giovani del Salernitano. È in aumento l'esercito dei Neet, giovani che rifiutano qualsiasi forma di educazione, di inserimento sociale e di lavoro. Sono i giovani che non studiano e non lavorano, non cercando neppure attivamente un impiego. La maggior parte dei Neet si trova al Sud. In Campania il 27,3% dei giovani tra i 19 e i 29 anni non studia e non lavora. A dircelo è un dato incrociato dell'Istat e del rapporto Eduscopio sui ragazzi impegnati nel post diploma del 2023. Nel Salernitano il 32,2% dei giovani tra i 19 anni e i 29 anni ha smesso di lavorare e studiare. È una intera generazione scivolata in una spirale di marginalità e motivazione. Ma la percentuale diventa ancora più impietosa se si incrociano i dati sulla popolazione residente compresa proprio nella fascia di età tra i 19 anni e i 29 anni. Se calcoliamo che nel salernitano risultano residenti 133.642 giovani tra i 19 e i 29 anni, vien da sé la consistenza della percentuale dei giovani senza studio e

lavoro. E cioè: 43.032 giovani (neo laureati o diplomati in stato di disoccupazione) hanno perso la speranza di entrare nel mondo del lavoro e non vedono più nello studio un volano di stabilizzazione. Sullo sfondo i dati percentuali sul livello di istruzione in provincia secondo l'Istat.

## LA MAPPA

Nel capoluogo il 40,1% dei residenti ha come minimo titolo di studio la sola licenza media, mentre il 59,9% può vantare un diploma o una laurea. A Eboli situazione peggiore, con il 54,2% dei residenti in possesso solo della licenza media; a Nocera Inferiore il 50,2% dei residenti si è fermato alla scuola media, il 53,2% a Sala Consilina, il 52,2% a Pontecagnano Faiano, il 51,3% a Cava dei Tirreni. Numeri impressionanti su cui interrogarsi. Chi non parte per il nord, resta a casa con i genitori, perdendo la speranza del domani. Giovani in affanno, giovani fin troppo abbandonati a loro stessi. Un campanello d'allarme suffragato dal numero allarmante dell'esercito dei Neet in provincia. Su 133.642 giovani tra i 19 e i 29 anni, ben 43.032 hanno chiuso i libri, staccato con lo studio, e smesso di cercare occupazione. Un fenomeno crescente in provincia. L'elevato numero di Neet si insinua anche nell'ombra del sistema della formazione a causa dell'aumento dell'abbandono precoce della scuola. E purtroppo dalla frequenza a singhiozzi si passa inevitabilmente all'abbandono definitivo dello studio. E le scuole si interrogano su come venire incontro alle esigenze di formazione dei ragazzi. L'obiettivo è offrire una istruzione spendibile sul mondo del lavoro. E, magari, in tempi brevi dopo il diploma.

## LO SCENARIO

Intanto proprio il diploma diventa l'obiettivo quest'anno di 15.850 nelle scuole statali e paritarie salernitane (sono 10.285 i ragazzi candidati interni delle statali). Eppure questo appuntamento si scontra col dato dei dispersi. Sono infatti 951 gli studenti salernitani che mancheranno l'appuntamento col nuovo esame di maturità perché si sono persi per strada, non hanno ultimato il corso di studi. Il numero emerge dal raffronto tra i promossi dopo il quarto anno dell'anno scolastico 2022-2023 e gli studenti iscritti regolarmente al quinto anno dell'anno 2023-2024, aventi diritto a partecipare alle prove di esame di Stato. Studenti che hanno deciso di lasciare i libri a chiusura del triennio, quindi molto prima del compimento del 18esimo anno di età. Ragazzi che, non essendo più nell'obbligo scolastico, si sono accontentati di una qualifica triennale o di un contratto di apprendistato. Sono esattamente 951 gli studenti che non risultano iscritti al quinto anno delle superiori negli organici della popolazione scolastica per l'anno 2023-2024. Ben 951 studenti che si sono fermati nel salto tra il quarto anno e il quinto anno alla vigilia dello scoglio della maturità, paghi probabilmente del conseguimento solo di una qualifica ai professionali. E si allarga ancora di più l'esercito degli abbandoni anticipati delle lezioni nel sistema scolastico nostrano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## La guerra dei rifiuti: ora decide il Tar

Il Comune di Scafati presenta un ricorso contro l'Eda per gestire il servizio in autonomia insieme ad Angri

### IL CASO

#### scafati

Gestione del servizio rifiuti e futuro del Sad: il comune di Scafati non ci sta all'idea di un "consorzio" unico per i territori e ricorre al Tribunale amministrativo regionale. Il sindaco **Pasquale Aliberti** con al fianco l'amministrazione di Angri continua la sua battaglia contro i comuni di Pagani, Sant'Egidio del Monte Albino e Corbara sul futuro del servizio dei rifiuti, destinato ora ad avere anche uno strascico giudiziario. Lo scorso 14 marzo, infatti, la giunta comunale ha approvato la delibera che autorizza la proposizione dinanzi al Tar Campania di un ricorso per far uscire dal Sad settentrionale Scafati (e anche Angri) per procedere con una gestione autonoma del servizio.

La vicenda prese piede già durante l'ex amministrazione guidata dal sindaco **Cristoforo Salvati**, che aveva redatto insieme ai colleghi sindaci del Sad una proposta generale per una migliore gestione del servizio sul territorio in linea con quanto richiesto dall'Ente d'ambito provinciale. Un accordo che era stato anche discusso in sede politica, in particolare sulla modalità di riscossione dei tributi, da delegare al futuro soggetto gestore del servizio dopo successiva gara ad evidenza pubblica.

Accordo di fatto non graditi all'attuale primo cittadino scafatese. In primo luogo Aliberti ha portato sulle proprie posizioni il sindaco di Angri,

**Cosimo Ferraioli**, formando così una minoranza numerica che può però contare sulla maggioranza della popolazione contenuta nel Sad Agro Settentrionale. Un passaggio formalizzato dal consiglio comunale scafatese, che ha approvato lo scorso dicembre una delibera ad hoc per procedere sinergicamente con Angri proponendo all'Eda Salerno una gestione dei servizi che potesse salvaguardare le aziende partecipate Acse spa (di Scafati) e Angri Ecoservizi (Angri) attraverso l'affidamento diretto o verso la costituzione di una società a capitale

misto pubblico.

Ma le scelte di Aliberti sono state disattese con la deliberazione del 14 febbraio scorso dell'Ente D'ambito, che ha sancito la necessità di una gara.

La risposta però di Palazzo Mayer alla fine non è mancata ed è forte. L'amministrazione ha richiesto tramite l'ufficio legale un parere all'avvocato convenzionato dell'ente **Sabatino Rainone** sulla fattibilità di un eventuale ricorso. Il tecnico ha palesato profili di impugnabilità della delibera dello scorso febbraio, dando il via libera a una battaglia legale in sede amministrativa che oltre all'Eda, coinvolgerà i Comuni che firmarono a favore del provvedimento (Pagani, Sant'Egidio del Monte Albino e Corbara) e l'alleato Angri.

#### **Alfonso Romano**

riproduzione riservata

Contestata la delibera del febbraio scorso approvata da Pagani Sant'Egidio e Corbara



**Pasquale Aliberti**



**La sede del Tar di Salerno**

# Donne e madri senza lavoro la parità resta un miraggio

## A LAVIANO IL RAPPORTO PEGGIORE DELLA REGIONE NELLA PICCOLA CAMPORA I VALORI SI RIBALTANO ECCO LE PERFORMANCE COMUNE PER COMUNE

Alessandro Mazzaro

«È ancora lontana la parità nella genitorialità». Il titolo dell'ultimo rapporto di Openpolis e Con i Bambini dedicato al divario occupazionale fra uomini e donne ed al suo riflesso sulla dimensione genitoriale dice già tutto. Se poi si analizzano i dati dei singoli territori quel distacco diviene ancora più marcato. Mentre al Nord, infatti, la differenza negli occupati nella fascia 25-49 anni è del 13% a favore degli uomini, al Sud sale al 24,5%. Segno di un più alto tasso di disoccupazione femminile, che in alcune aree arriva a toccare punte del 48%. «In termini socioeconomici - si legge nel report - l'Italia è uno dei paesi europei con la minore occupazione femminile tra madri e donne in generale. Incentivare il loro lavoro è essenziale innanzitutto per garantirne l'indipendenza economica, rompendo gli stereotipi».

### I DATI LOCALI

Il territorio salernitano, purtroppo, non si distingue per virtù, con un gap occupazionale del 24,9%, 7,4 punti in più della media nazionale (17,5%). A soffrire di più sono le aree interne del Cilento, del Vallo di Diano dell'Alto Sele nonché il ben più popoloso Agro Nocerino Sarnese. Magra consolazione il -1,2% rispetto alla media campana, che si attesta sul 26,17%. Spulciando i dati, inoltre, si scopre che al primo posto in assoluto in Campania vi è un Comune della provincia di Salerno: Laviano, con una differenza del 43% (uomini occupati 78%, donne occupate 35%). Ma è salernitano anche l'unico Comune sui 550 del territorio regionale che registra un ribaltamento di paradigma: Campora (-1,33%), con il 47,06% di uomini occupati ed il 48,39% di donne occupate. Un po' poco per gridare al miracolo visto che il piccolo centro cilentano, al 31 dicembre 2022, contava una popolazione di appena 324 anime. Il panorama, per il resto, è poco confortante. Basta un dato: in 71 Comuni sui 158 che conta la provincia di Salerno si supera la media regionale. Dopo Laviano, di cui si è già detto, troviamo Corbara col 37,87%, Stella Cilento col 37,67% e Cetara col 36,80%. A seguire Rofrano (36,08%), Valva (35,48%) e Montesano sulla Marcellana (34,66). Ma il gap occupazionale non è solo affare dei piccoli comuni delle aree interne. All'ottavo posto vi è Nocera Superiore, un Comune con oltre 24mila abitanti, che registra una differenza del 33,3% (77,4% gli uomini occupati, 44,1% le donne). A chiudere la poco gloriosa top ten Calvanico (33,16%) e Santomena (33,04%). Altro centro urbano a superare il muro del 30% è Pagani, che con il 73,7% di uomini occupati ed il 41,9% di donne registra un gap del 31,84%. Sopra la media regionale troviamo anche Castel San Giorgio (30,49%), Montecorvino Rovella (29,96%), Mercato San Severino (29,43%), Scafati (29,33%), Angri (28,72%), Montecorvino Pugliano (27,48%), Baronissi (27,4%), Campagna (27,05%), Bellizzi (26,83%) e Nocera Inferiore (26,48%). Leggermente sotto la media campana troviamo Cava de' Tirreni (25,95%), Fisciano (25,80%), Vietri sul Mare (25,72%) e Albanella (25,53%).

### I MIGLIORI

Positiva la performance di Salerno (72,80% di uomini occupati e 54,58% di donne, anche se sono ben 8510 le non occupate) che registra una differenza di 18,22%, a pochi decimali dalla percentuale nazionale. Bene anche Agropoli (18,90%), Capaccio Paestum (19,20%) ed Eboli (19,71%). A metà strada Battipaglia (21,83%) e Pontecagnano Faiano (21,98%). Se si prende solo il dato dell'occupazione femminile, invece, si scopre che nelle prime dieci posizioni ben 7 sono occupate da centri della Costiera Amalfitana. Un probabile riflesso della vocazione turistica di quel territorio che può rappresentare un interessante spunto di riflessione. Al primo posto troviamo Ravello con il 60,37% di donne occupate. A seguire Cuccaro Vetere (60%), Amalfi (59,02%), Positano (58,88%), Praiano (58,54%), Scala (56,90%), Acerno (55,43%), Maiori (55,36%), Corleto Monforte (55,22%), Minori (55,11%). Il Comune con il tasso più basso di occupazione femminile è Camerota (32,12%), seguito da Laurito (34,38%), Celle di Bulgheria (34,43%), Rofrano (34,68%) e Laviano (34,93%).

# Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 17 Marzo 2024

## Crescono gli occupati nel MezzogiornoL'economia della conoscenza assume

Analisi dei dati Istat con il professor Del Conte: parliamo di un mondo del lavoro qualificato

In settimana sono usciti i dati Istat sull'occupazione che hanno mostrato come nel quarto trimestre del 2023 l'aumento registrato nel Mezzogiorno (rispetto allo stesso periodo del 2022) sia stato più marcato (2%) rispetto al centro e al nord (1%). E' un paradosso se si considera che, come ha certificato la Svimez, la crescita economica del Mezzogiorno è nel suo complesso molto lenta se confrontata a quella del resto del Paese.

L'attenzione generale, però, si è soffermata sul fatto che in termini assoluti permane l'enorme gap di 21 punti percentuali nel tasso di occupati tra Nord e Sud. Il che è vero, ma vale anche la pena domandarsi in quali aree e in quali settori i lavoratori crescono di più nel Mezzogiorno. Così, abbiamo chiesto all'Istat un approfondimento sui dati e al professor Maurizio Del Conte, che oltre a insegnare diritto del Lavoro all'Università Bocconi, è stato presidente dell'Anpal (l'Agenzia nazionale delle politiche attive del lavoro) ed è attualmente alla guida dell'Afol di Milano (agenzia per la formazione e l'orientamento), di fornire una possibile spiegazione del fenomeno.

La sua chiave di lettura è che il Sud sta esprimendo nuove potenzialità occupazionali soprattutto nel settore dei servizi grazie anche a nuovi modelli organizzativi, come il South working , e che da questo trend si comincia anche un po' a vedere l'impatto positivo del Pnrr. «Analizzando i dati Istat suddivisi per regioni e per codici Ateco — osserva Del Conte — si vede che l'incremento del lavoro nel Mezzogiorno deriva dai settori dell'industria e del terziario avanzato, mentre i livelli occupazionali sono praticamente fermi in quelli delle costruzioni e dell'agricoltura e sono solo in lieve salita in quello del commercio e turismo». Insomma, non si vede un impatto del superbonus sul lavoro al Sud mentre, al contrario di quanto si potrebbe pensare, il boom turistico non sembra generare un incremento significativo di posti di lavoro. «La vera crescita di occupati si evidenzia soprattutto nel terziario avanzato, che vuol dire servizi alle imprese, hi tech, informatica. Stiamo parlando di un mondo del lavoro qualificato», prosegue Del Conte. Per quanto in numeri assoluti il trend sia ancora contenuto, è evidente che c'è un aumento costante, trimestre dopo trimestre, di neo assunti, che probabilmente hanno titoli di studio medio-alti.

«È l'economia della conoscenza che sta assumendo — prosegue — facendo leva sul bacino dei talenti e sul fatto che questo è un settore che non ha bisogno di infrastrutture fisiche per svilupparsi quanto di competenze che lavorano collegate in rete. In questo senso il Mezzogiorno risulta essere un luogo ideale per trovare nuove risorse professionali. Non mi sorprenderebbe se scoprissimo che ad aumentare gli organici con dipendenti che continuano a risiedere al Sud fossero soprattutto multinazionali, grandi aziende e società di consulenza, le quali hanno compreso che il settore dei servizi non ha bisogno di un luogo fisico per funzionare ma è delocalizzabile».

Questo fenomeno, per Del Conte, si sta evolvendo di pari passo al consolidamento dell'industria che è l'altro settore a generare occupazione, secondo la classifica dell'Istat. «Non escludo che i due aspetti siano legati, perché se cresce la produzione crescono anche i servizi legati alle imprese e la forza lavoro necessaria». In conclusione, dai dati Istat emerge un segnale di nuova vitalità sul lavoro nel Mezzogiorno su cui forse vale la pena ragionare. Se anche non basterà per colmare il divario di 21 punti con il Nord, può rappresentare una specificità in grado di ribaltare il luogo comune che per creare lavoro al Sud sia necessario investire soprattutto in edilizia e alberghi.

## Bonomi: «Leonardo genio del fare impresa»

*Il docufilm «Atlantico» presentato alla Martin Luther King Jr Library*

Marco Valsania



Il documentario, "Atlantico" è il racconto della mostra "Imagining the Future. In the mind of an Italian genius"

### WASHINGTON

Abbiamo voluto «raccontare l'impresa italiana al pubblico statunitense». Celebrare Leonardo quale straordinario Ambasciatore dell'eccellenza del Paese, «tra le figure che meglio incarnano il desiderio e l'ambizione di fare impresa».

Il presidente di Confindustria, Carlo Bonomi, ha descritto così il suo ritorno alla Martin Luther King Jr. Library in occasione della presentazione nella capitale americana di "Atlantico", il docufilm che ha ripercorso «il viaggio Oltreoceano delle tavole di Leonardo» protagoniste della mostra "Imagining the Future. Leonardo da Vinci: In the mind of an Italian genius". Una mostra pensata da Confindustria e che - grazie al contributo della Veneranda Biblioteca Ambrosiana e del direttore della Pinacoteca Monsignor Alberto Rocca e con il sostegno dell'Ambasciata italiana e di numerosi partner aziendali - era stata inaugurata nove mesi or sono da Bonomi proprio presso la grande biblioteca pubblica di Washington. Per dare eco ad un messaggio che intrecciasse, per un più vasto pubblico, cultura e impresa.

Il luogo prescelto, per la mostra e adesso la proiezione del cortometraggio, non è stato casuale: «La Martin Luther King Public Library è un luogo simbolo di aggregazione sociale e apprendimento - ha spiegato Bonomi -. Uno snodo culturale vivace e stimolante che Confindustria ha scelto perché riflette perfettamente quella concezione di "cultura" aperta a tutti in cui credono gli imprenditori italiani».

All'evento è intervenuto il direttore esecutivo della biblioteca, Richard Reyes-Gavilan. «Mai avrei immaginato di poter esporre disegni di Leonardo in questo edificio», ha dichiarato, affermando che la mostra, ora chiusa, «l'anno scorso ha

attirato 25mila visitatori». La biblioteca ha anche organizzato attività per i bambini legate ai progetti del genio rinascimentale italiano.

L'iniziativa, la prima mostra monografica di Leonardo negli Stati Uniti, ha fatto arrivare a Washington 12 tavole selezionate tra le 1.119 del Codice Atlantico. Il docufilm, a sua volta promosso da Confindustria per la regia di Marcello Pastonesi e Carlo Furgeri Gilbert e di recente presentato anche in Italia, segue la "trasferta" delle opere. Ma soprattutto, ha sottolineato Bonomi, vuole testimoniare «lo spirito e le ragioni che hanno spinto Confindustria a portare oltreoceano il grande Maestro, simbolo del saper fare italiano e della cultura di impresa». Ancora: «Vuol essere una riflessione sulla società contemporanea, sul valore degli scambi culturali, sul rapporto tra arte, scienza ed economia. La storia di un viaggio in cui si interseca il richiamo profondo del messaggio di Leonardo che dall'Europa arriva in America, un vero e proprio ponte culturale che abbatte ogni barriera».

Narrazione e immagini mostrano come «il pensiero e l'intuizione del grande artista abbiano preso forma nei suoi disegni, entrando nella vita quotidiana delle famiglie americane che, dopo l'incontro con Leonardo, hanno raccontato le emozioni di chi, il genio italiano, fino a quel momento lo aveva solo sognato». In sala per l'evento due delle famiglie che hanno considerato la mostra una "ispirazione" e hanno partecipato al documentario, LaJoy Johnson-Law e la figlia dodicenne Abria, originarie della capitale, e Ashley e Brian Wie con il figlio di sei anni Liam, della vicina Fairfax in Virginia.

Quello con l'America è oggi un "ponte" che Confindustria ha rafforzato anche sotto il profilo del business, in omaggio ad una duratura scommessa sulle relazioni transatlantiche e sul ruolo del made in Italy nello strategico mercato americano: dal giugno scorso ha aperto un ufficio di rappresentanza a Washington, parte del disegno Confindustria nel mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Confindustria: il Pil parte debole, investimenti al palo

*Lo scenario del Csc. Nel primo trimestre crescita frenata ma le previsioni sul 2024 sono migliori Domanda debole, bene i servizi, industria stabile. Export: prospettive incerte per la crisi di Suez*

Nicoletta Picchio

Una crescita frenata. Da una parte l'economia italiana è sostenuta da inflazione bassa, fiducia delle famiglie in aumento e servizi in crescita, mentre l'industria sembra stabilizzarsi. Dall'altra sono vari i fattori negativi: si protrae il freno ai flussi commerciali nel Canale di Suez; il petrolio continua a rincarare; il taglio dei tassi è ancora rinviato, con i mercati che hanno spostato in avanti, a giugno, l'attesa per la prima sforbiciata; il credito alle imprese resta in calo, -4,0% annuo a gennaio. Nel primo trimestre del 2024 si prospetta un pil debole, stando all'analisi Congiuntura Flash del Centro studi di Confindustria. Ma la nota mette anche in evidenza che dalla revisione Istat la crescita italiana è apparsa più robusta nel 2023 rispetto alle stime precedenti. E se questo è accaduto nonostante la stretta della Bce, e grazie anche al Pnrr, le previsioni sul 2024, finora modeste, non possono che essere più positive, anche perché i tassi sono attesi in calo e il Pnrr in accelerazione, con un trascinamento al 2024 salito da +0,1% a +0,2 per cento.

Analizzando i vari elementi, il prezzo del gas è in lenta flessione, mentre il petrolio continua a salire. L'inflazione in Italia è rimasta stabile a febbraio, +0,8% annuo, ma nella media dell'Eurozona, pur scendendo a 2,6% da 2,8%, resta sopra la soglia Bce del 2 per cento. I tassi sono rimasti fermi, sia Fed che Bce, e il taglio si prevede a giugno.

La domanda interna è attesa debole: le vendite al dettaglio a gennaio scendono poco, -0,3%, si ha un marginale calo degli occupati, -0,1%, ma l'andamento di medio termine resta molto positivo e sostiene i redditi. Per gli investimenti, ci sono più ombre: il credito è in calo. A febbraio gli ordini delle imprese di beni strumentali si assottigliano, il sentiment delle aziende è calato.

I servizi sono in moderata espansione: a febbraio il PMI (l'indice dei responsabili degli acquisti) conferma che il settore è tornato a crescere moderatamente (52,2 da 51,2), la fiducia delle imprese ha avuto però una battuta d'arresto.

L'industria è convalescente, dice il Csc: il Real Time Turnover Index indica un aumento di fatturato dell'industria a gennaio, +3,2%, che suggerisce un recupero della produzione a inizio anno. L'indagine rapida Csc rafforza l'attesa di una

stabilizzazione, ma prosegue il decumulo delle scorte e cala di nuovo, sui livelli bassi, la fiducia delle imprese manifatturiere.

Per l'export le prospettive sono incerte, per le difficoltà del trasporto marittimo e i costi. Le tariffe di collegamento da Shanghai a Genova stanno rientrando dal picco di fine gennaio, ma restano molto alte (-30% i primi sette giorni di marzo, dopo un +218% su novembre 2023).

Guardando l'Eurozona, la Germania è quasi in recessione: l'industria è contratta, c'è un crollo degli investimenti. Quanto agli Usa, l'industria è in frenata: la variazione del primo trimestre 2024 si profila piatta, viceversa sono cresciuti i posti di lavoro creati a febbraio, +275mila, superiori alla media del quarto trimestre, 212mila. La Cina punta in alto con l'obiettivo realistico di una crescita al 5 per cento.

Il Csc dedica un focus anche alla crescita italiana, alla luce della revisione Istat: +0,9% nei dati annuali nel 2023, +1%, dice la nota, il profilo trimestrale del pil per l'anno scorso. Gli investimenti nel 2023 sono cresciuti del 4,9%, passando da quasi stagnazione a forte espansione. Ci sono stati più consumi privati e pubblici, le unità di lavoro equivalenti (Ula) hanno segnato nel 2023 un +2,2% annuo. Il deficit della Pa è risultato però più ampio, 7,2% del pil dal 5,3 previsto dal governo a settembre. Le prospettive 2024 sono quindi migliori. Ci sono state revisioni anche in altri paesi Ue. Sono tempi incerti per l'economia, conclude la nota, difficili per gli economisti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Dagli Its una polizza a prova di lavoro

*Il monitoraggio dell'Indire. Nonostante Covid, crisi e guerre il tasso di occupazione dei diplomati degli Istituti tecnologici superiori continua a salire: tra il 2013 e il 2022 è passato dal 78 all'87 per cento. Una nuova spinta è attesa ora dall'avvio della filiera «4+2»*

Eugenio Bruno Claudio Tucci

Passano gli anni, cambiano i governi ma gli Istituti tecnologici superiori (Its) si confermano una polizza garantita di assicurazione per il lavoro. Lo erano già alla loro nascita e neanche Covid, guerre e crisi economiche sembrano averli scalfiti, visto che dal 2013 al 2022 il tasso medio di occupazione a un anno dal titolo è passato dal 78 all'87% come certifica l'ultimo monitoraggio annuale dell'Indire che verrà presentato venerdì 22 marzo nel corso della Fiera Didacta in programma a Firenze.

Tutto ciò alla vigilia di una doppia sfida. Da un lato l'attuazione, quasi completata, della riforma (la legge 99/2012) e dell'assegnazione degli 1,5 miliardi "una tantum" del Pnrr. Dall'altro, la sperimentazione della nuova filiera tecnologico-professionale, il cosiddetto modello "4+2" (quattro anni di scuola secondaria più due negli Its Academy). Si partirà a settembre con oltre 2mila iscritti, a testimonianza, come ha sottolineato il ministro dell'Istruzione e del merito, Giuseppe Valditara, di una «crescente domanda da parte delle famiglie di percorsi di studio che siano fortemente innovativi e orientati all'inserimento nel mondo del lavoro».

Questi strumenti, assieme alla nuova direzione generale legata all'istruzione tecnica e ai territori che sta per nascere al Mim, potrebbero garantire il salto di qualità tanto atteso per un avamposto della nostra istruzione terziaria non accademica che, nonostante il ritorno occupazionale citato, ha ancora troppi pochi iscritti rispetto alle necessità del mercato del lavoro (i nostri 28mila e passa studenti inseriti nelle 146 Fondazioni sono inferiori non solo agli 800mila dei percorsi Vet tedeschi ma anche a quelli di Francia, Spagna e Svizzera).

Di anno in anno i monitoraggi dell'Indire, curati dalla prima ricercatrice Antonella Zuccaro, mostrano le chiavi di successo degli Its Academy. In primis lo stretto collegamento con aziende e territori (circa il 50% dei loro partner sono imprese o associazioni datoriali), la co-progettazione dei percorsi formativi fin dall'avvio, e tantissime esperienze on the job, laboratoriali e legate all'innovazione tecnologica (oltre il 70% della docenza proviene infatti dal lavoro). Meccanica, mobilità sostenibile e moda sono tra le aree tecnologiche, legate al Made in Italy, che hanno

le maggiori percentuali di occupati con diploma Its, in alcuni casi superiori al 90 per cento. Ma il basso numero di ragazzi che sceglie questi percorsi non aiuta: nel 2023, secondo Unioncamere, le imprese hanno cercato oltre 47mila profili in uscita, ma ne hanno trovati solo poche migliaia, con un mismatch del 65% (un dato allarmante che potrebbe addirittura peggiorare, considerati gli attuali livelli di abbandono scolastico e la denatalità).

«Per questo è fondamentale un dialogo costante con le scuole secondarie – spiega Francesco Manfredi, a capo del neonato comitato nazionale Its Academy –. Serve cambiare passo, c'è bisogno di lavorare sull'orientamento nei territori, accompagnare il sistema a decollare, e sostenere le realtà più indietro. Dobbiamo spingere su un maggior protagonismo e far decollare la nuova filiera tecnica».

L'implementazione della fase attuativa si annuncia quindi fondamentale. Anche per questo nell'ultimo decreto Pnrr si è aperta una maggiore flessibilità per il fondo di finanziamento nazionale, il cui utilizzo sarà possibile per un maggior numero di finalità (sedi esistenti, spese di gestione, ad esempio); per tutta la durata del Piano, inoltre, le Regioni saranno esentate dall'obbligo di cofinanziamento.

«La crescita del sistema Its Academy è evidente e progressiva, seppur disomogenea in qualche realtà regionale – sottolinea Cristina Grieco, presidente di Indire –. Il modello didattico e organizzativo è ormai consolidato e pronto a essere traghettato anche nella filiera tecnologico-professionale». Le imprese ci sono: «D'ora in avanti la formazione non può più essere slegata dal mondo del lavoro – chiosa Gianni Brugnoli, vice presidente di Confindustria per il Capitale umano –. Serve un corretto orientamento per favorire l'occupabilità dei nostri giovani. Con l'andamento demografico in atto non possiamo più permetterci lo spreco di talenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

---

OSSERVATORIO MECSPE IL LINK CON ITS E ATENEI

## **Collaborazione già in atto con sei aziende su dieci**

L'industria manifatturiera è a caccia di risorse qualificate e la carenza di talenti è uno degli aspetti che negli ultimi tempi ha messo più a dura prova il settore. A ricordarlo, di recente, è stato l'Osservatorio Mecspe presentato durante la fiera del settore (il Senaf) che si è tenuta a Bologna: nel 2023, il 51% delle imprese intervistate ha avuto difficoltà a reperire le risorse umane che cercava. Un dato che è in linea con le recenti rilevazioni di Unioncamere e che contiene però in sé anche la possibile via d'uscita.

Per sopperire alla carenza di personale qualificato, sempre più aziende si sono affidate, infatti, alla collaborazione con università e Its. Per le imprese del manifatturiero è fondamentale collaborare con gli istituti di formazione e università per intercettare nuove risorse e talenti a supporto della crescita aziendale e delle nuove competenze richieste dal mercato. Per questo motivo, quasi sei su dieci di quelle interpellate da Mecspe dichiara di avere una collaborazione già in campo con gli Istituti tecnologici superiori e/o con gli atenei. A far ben sperare c'è poi il fatto che si tratta di numeri destinati a crescere ancora, considerando che altre tre imprese hanno in programma di fare lo stesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Imballaggi, regole più soft «Vittoria del sistema Italia»

## L'INTESA

BRUXELLES Il "sistema Italia" che fa squadra in Europa porta a casa un buon risultato con l'ok al nuovo regolamento sugli imballaggi, una delle principali battaglie al cuore del Green Deal che hanno visto il nostro Paese in trincea, dalla politica (in spirito bipartisan) ai settori produttivi.

«Un'Italia coesa e determinata può spostare gli equilibri a Bruxelles e giocare un ruolo da protagonista, valorizzando le nostre eccellenze», ha affermato la presidente del Consiglio Giorgia Meloni, commentando il via libera all'unanimità, ieri, degli ambasciatori dei Ventisette riuniti nel Coreper (al netto delle riserve di Austria e Malta). L'ok conferma l'intesa raggiunta a tempo quasi scaduto dai negoziatori di Parlamento Ue (tra cui una nutrita pattuglia di italiani) e del Consiglio il 4 marzo dopo una decina di ore di trattativa no-stop, e dovrà adesso essere validato dalla plenaria dell'Eurocamera e a livello di ministri.

L'accordo allenta la stretta sul packaging immaginata due anni fa da Bruxelles per ridurre i rifiuti (l'esecutivo Ue calcola che ogni europeo ne produce circa 190 chili all'anno) e incoraggiare il riuso. Il target di riutilizzo delle bevande (che non vale per vino, latte e distillati) è del 10% entro il 2030, mentre gli imballaggi, specialmente quelli in plastica, dovranno essere ridotti del 5% entro il 2030, del 10% entro il 2035 e del 15% entro il 2040: gli Stati più virtuosi sul fronte del riciclo (che sia superiore al 70%) potranno tuttavia beneficiare di un'eccezione a tempo di cinque anni, rinnovabile, nel raggiungimento dei target di riuso.

«Abbiamo dimostrato che è possibile pensare a un continente sostenibile senza metterne in ginocchio il motore economico e produttivo», ha detto Massimiliano Salini di Forza Italia, tra gli eurodeputati responsabili del dossier insieme alla collega Patrizia Toia del Pd, secondo la quale «abbiamo salvaguardato sia gli interessi industriali delle filiere italiane sia gli obiettivi ambientali dell'economia circolare».

I divieti scattano dal 2030, ma a riscrivere il perimetro della stretta ci sono una sfilza di deroghe. In sintesi, a partire dalla fine del decennio saranno vietate tout court le confezioni monouso in plastica così come i film per avvolgere bottiglie o lattine o foderare le valigie in aeroporto. Lo stesso principio vale, di regola, per la frutta e la verdura sotto il chilo e mezzo: ciascuno Stato potrà, tuttavia, prevedere entro due anni dall'entrata in vigore del regolamento delle deroghe nazionali se ciò è necessario, tra l'altro, a evitare la perdita di turgore dei prodotti ortofrutticoli, rischi microbiologici o la commistione tra prodotti bio e non. Si "salva" così pure l'insalata lavata in busta.

## I MATERIALI

Piatti e bicchieri in plastica non potranno più essere utilizzati per il consumo nei locali (compresi i tavolini all'aperto); in questo caso la tolleranza scatta per l'asporto e se manca l'allaccio all'acqua corrente, eccezione in favore di molti chioschi. Viene confermata la messa al bando dei condimenti mono-porzione in plastica, come nel caso delle salse e dei condimenti (dal ketchup all'olio), ma rimarranno in circolazione per ragioni di igiene o sicurezza, ad esempio negli ospedali e nelle case di cura; rimangono indenni dal giro di vite pure le bustine monouso di zucchero, sale e pepe. Bocciati senza appello, invece, sempre dal 2030, i flaconcini di shampoo e di sapone di alberghi e b&b. Lo stop, tuttavia, riguarda solo i materiali che sono 100% in plastica, ed esclude quella compostabile e composita, ambito in cui - ha sottolineato Meloni - «l'Italia è all'avanguardia».

Tra le limature operate negli ultimi giorni in modo da incassare il sì di tutti i governi Ue, vari interventi correttivi per ampliare i margini di flessibilità, come ad esempio la rimozione, cara all'Italia, dell'obbligo di includere i costi della pulizia stradale tra i contributi ambientali a carico degli operatori economici. Di «grande successo di politica, diplomazia e industria italiane», capaci di «imporre una linea» che «difende la competitività del sistema italiano ed europeo» ha parlato il presidente della European Paper Packaging Alliance (Eppa) Antonio D'Amato. E un'apertura di credito è arrivata pure dal settore primario, tra i più interessati dalla stretta: l'intesa inserisce una clausola di reciprocità per gareggiare ad armi pari con gli importatori extra-Ue e, secondo Coldiretti, rimuove «incomprensibili e impraticabili decisioni come l'obbligo di riuso delle bottiglie di vino e latte o il divieto dei vasi per le piante dei florovivaisti». Ma Confagricoltura vede il bicchiere mezzo pieno: la previsione di deroghe nazionali, infatti, rischia di «creare condizioni di incertezza per le imprese» esportatrici.

Una svolta, ieri, è arrivata pure sul fronte della direttiva sulla "due diligence", cioè la responsabilità per le aziende in caso di danni all'ambiente o violazioni dei diritti umani lungo le filiere anche fuori Ue, passata nonostante la contrarietà tedesca: ma gli oneri di monitoraggio varranno solo per le società di grandi dimensioni con oltre mille dipendenti e 450 milioni di euro di fatturato globale annuo.

Gabriele Rosana

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Commercio, nuove rotte dopo gli attacchi Houthi

## Danni per i porti italiani

I vantaggi per la Russia, che rafforza le linee ferroviarie



### LO SCENARIO

ROMA Gli Houthi non si arrendono, anzi rilanciano. Sparano missili e droni, e minacciano di farlo anche nell'Oceano Indiano fuori dall'area del Golfo, mettendo in pericolo la navigazione sulla rotta alternativa a quella del Mar Rosso verso il Mediterraneo. Abdul Malik al Houthi, leader delle milizie yemenite filoiraniane, ha minacciato che gli attacchi alle navi commerciali saranno estese a quelle israeliane nell'Oceano Indiano verso il Capo di Buona Speranza, che va doppiato per circumnavigare l'Africa. Rotta che fino a ieri sembrava sicura, anche se molto scomodissima perché triplica le distanze (e i costi). Come se non bastasse, filtra la notizia che gli Houthi, già accreditati di armi avanzate di fabbricazione iraniana e cinese, potrebbero disporre di missili ipersonici come quelli impiegati con successo dai russi nella guerra ucraina. Un bel rompicapo per la Marina italiana che ha la guida della missione Ue Aspides nel Mar Rosso, anche se gli Houthi sostengono che gli italiani «non sono nemici, non ci sono rischi per le navi italiane, non lo abbiamo detto né dichiarato, solo non vogliamo che l'Italia si faccia coinvolgere nelle guerre Usa per servire i massacri israeliani a Gaza». Per il momento, sembra in effetti che nelle ultime ore gli Houthi abbiano preso di mira unità commerciali in qualche modo legate a armatori israeliani. Come la petroliera battente bandiera panamense ma di proprietà vietnamita "Pacific 01", in precedenza della Eastern Pacific Shipping con base a Singapore, controllata dal miliardario israeliano Idan Ofer. Il Centro britannico per le operazioni del commercio marittimo ha riportato che la nave è stata colpita da un missile, presumibilmente targato Houthi, 140 km a ovest del porto yemenita di Hodeidah, origine prevalente degli assalti, in precedenza un altro cargo

era stato bersagliato a 93 chilometri a sud-ovest. «La nave ha subito alcuni danni, l'equipaggio è sano e salvo», il primo dispaccio. Nessuna rivendicazione immediata ma tutti sanno che il dito sul grilletto è Houthi. Per la società di sicurezza britannica Ambrey, la nave era elencata come affiliata a Israele, anche se la proprietà era cambiata, forse non a caso, a febbraio. Si stava dirigendo da Singapore al Canale di Suez. Gli americani a loro volta sono intervenuti, distruggendo «nove missili balistici antinave e due droni» nei territori dello Yemen controllati dalle milizie filo-iraniane. I ribelli, che hanno designato le unità da guerra britanniche e americane come «bersagli legittimi», sostengono di avere colpito una nave da guerra americana. L'equipaggio di un altro cargo preso di mira avrebbe visto due missili sorvolare l'unità per poi tuffarsi in mare. A decidere che la guerra va estesa all'Oceano Indiano è stato il leader massimo in persona Abdelmalek al-Houthi. Ma il ministro degli Esteri italiano, Antonio Tajani, ribadisce che l'Italia «non si fa intimidire».

## GLI OSTAGGI

Incerta la sorte dell'equipaggio e soprattutto del capitano della nave da carico Galaxy Leader, consegnati dagli Houthi direttamente a Hamas, alle Brigate al Qassam. La nave è di proprietà di una compagnia di navigazione del Giappone e della Ray Shipping, posseduta dall'uomo d'affari israeliano Abraham Ungar. Il punto è che dietro la propaganda Houthi anti-Israele e gli attacchi mirati a navi occidentali, oltre che israeliane, si consuma una guerra commerciale, perché invece i cargo russi e cinesi si muovono liberamente. E perché vari fogli internazionali economici documentano i vantaggi che la Russia ottiene dall'instabilità e dai trabocchetti nel Mar Rosso che di fatto bloccano le rotte marittime per i cargo occidentali che portano da oriente al Mediterraneo. O quanto meno rendono molto più costoso intraprendere la rotta alternativa. E adesso gli Houthi minacciano di creare scompiglio anche nella vastità dell'oceano. Il risultato è che la Russia sta potenziando tutto il traffico ferroviario che la collega a est alla Cina e a sud a Turchia e Iran, anche grazie alla costruzione di tratte di raccordo mancanti, come una fettuccia strategica di 100 miglia nell'Azerbaijan. Nei primi anni '90, una linea ferroviaria per collegare Yerevan a Baku, l'Armenia all'Azerbaijan e di là alla Russia, era stata iniziata poi sospesa a causa della guerra nel Nagorno Karabakh, ora i lavori potrebbero riprendere. Inoltre, il disegno russo è quello di potenziare l'Alta Velocità, per esempio tra Mosca e San Pietroburgo, e assicurare trasporti su binario più rapidi verso i Paesi che hanno sostituito l'Occidente, col risultato di un formidabile boom dell'interscambio, come appunto con Cina, India e Turchia. Inoltre, la rete ferroviaria consente a Mosca di aggirare le sanzioni occidentali. E tutto questo ha un legame "sottomarino" con la vicenda degli improbabili miliziani Houthi.

Marco Ventura

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Dimezzati i traffici via Suez perdite per oltre 8 miliardi

## Penalizzato l'import-export made in Italy Soffrono filiera agroalimentare e manifattura

### IL FOCUS

ROMA Traffici dimezzati, costi in aumento, spinta sull'inflazione. La crisi del Mar Rosso costa caro non solo ai porti italiani, ma all'intero sistema dell'import-export. A soffrire soprattutto la filiera agroalimentare e la manifattura. Gli ultimi dati parlano chiaro. Il volume degli scambi commerciali in transito per il Canale di Suez da fine novembre 2023, mese d'inizio degli attacchi degli Houthi alle navi occidentali, si è progressivamente ridotto e a febbraio 2024 risulta dimezzato (-56,1%). In parallelo, sempre tra novembre 2023 e febbraio 2024, il volume degli scambi commerciali in transito per il Capo di Buona Speranza è aumentato del 75,1%.

Navi che iniziano a bypassare il Mediterraneo e vanno verso il Nord Europa. In difficoltà sono soprattutto i porti dell'Adriatico, ovvero Trieste e Venezia, mentre Civitavecchia, che punta sul traffico passeggeri, è di fatto immune alle turbolenze. Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, va subito al punto: «Le portacontainer più grandi, sopra i 7.500 teu, stanno iniziando a deviare in maniera sostanziale verso Nord e questo preoccupa. Come del resto il prolungamento della fase di crisi». Hanno dati positivi solo Gioia Tauro e, come detto, Civitavecchia. «A gennaio spiega ancora sono stati in sofferenza Ravenna, con un calo della movimentazione complessiva del 19,1%, Genova a -12,2%, La Spezia a -7». Complessivamente si registra dall'inizio della crisi un calo di circa il 25-30% sul fronte container che vengono dal Canale.

Le grandi navi che entrano nel Mediterraneo spesso si fermano nei porti più vicini a Gibilterra, ma sempre di più proseguono verso Rotterdam e Amburgo. «Nessuno Stato dell'Unione europea pensi che questa situazione di momentanea debolezza del Mediterraneo possa diventare occasione per tornare ad uno sviluppo squilibrato tra i porti del Nord e del Sud Europa. Sarebbe un errore strategico fondamentale che l'Ue non può permettersi», sottolinea Giampieri. Spiega Pino Musolino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dell'Associazione MedPorts: «Stanno subendo i porti dell'Est Mediterraneo, ma alcuni scali nel West Med, come Valencia, appena dentro Gibilterra, hanno picchi di traffico insperati. A Civitavecchia abbiamo qualche segnale di incremento, ma congiunturale e non strutturale. Un prolungarsi della situazione di crisi certo può creare presupposti per conseguenze non prevedibili in questo momento. A oggi facciamo scenari e viviamo alla giornata».

In questa fase le catene logistico-marittime si riorganizzano o almeno provano a reggere botta. «Gli operatori stanno rispondendo alla crisi spiega Alessandro Panaro, responsabile Area di ricerca Maritime & Energy di Srm, centro studi che fa capo a Intesa Sanpaolo La prima reazione è stata mettere in campo una capacità navale aggiuntiva per riequilibrare il flusso di import export logistico e controbilanciare i ritardi, considerato che le rotte da Buona Speranza sono di 15-20 giorni più lunghe: il trasporto diviene così più fluido. L'altra reazione è stata quella di aumentare la velocità delle navi per ridurre i ritardi. Terzo: le imprese, soprattutto manifatturiere, hanno aumentato i quantitativi degli ordini per fare maggiori scorte di magazzino».

La crisi è grave, dice Luigi Scordamaglia, ad di Filiera Italia: «I danni per l'export agroalimentare sono evidenti spiega perché abbiamo perso circa il 33% dell'export verso l'Asia e l'Oceania. Parliamo a oggi di circa 6 miliardi di prodotti made in Italy che non hanno attraversato Suez. Con gli attacchi il Mediterraneo rischia di trasformarsi in un lago. L'Europa deve capire la lezione ed evitare in futuro di essere troppo dipendente. Non vanno smantellate le nostre produzioni manifatturiere e le nostre filiere agricole perché casi come quello di Suez si possono ripetere».

### I RIFLESSI

È evidente infatti che l'allungamento delle rotte commerciali determina un forte incremento dei costi del trasporto navale che si trasmette ai prezzi dei beni importati. Queste turbolenze stima Confartigianato possono generare un impatto fino a dieci punti sui prezzi dei beni importati e di 0,3 punti percentuali sull'inflazione nel periodo 2024-25.

Non solo. Scordamaglia è preoccupato anche per i riflessi sull'import di gnl dal Qatar: se il traffico dovesse fermarsi ci sarebbe un'impennata dei prezzi dell'energia.

Le modifiche delle rotte e la disintermediazione dei porti italiani espongono a rischi 13mila imprese del sistema del trasporto e logistica che operano nei principali porti per la movimentazione di merci via Mar Rosso. Ma fino a oggi si possono quantificare i danni? Tra novembre 2023 e gennaio 2024 sono ammontati a 8,8 miliardi, circa 95 milioni al giorno. In particolare, negli ultimi 3 mesi dell'anno scorso, l'Italia ha perso 3,3 miliardi, pari a 35 milioni al giorno, per mancate o ritardate esportazioni e 5,5 miliardi (60 milioni al giorno) per il mancato approvvigionamento di prodotti manifatturieri.

Confartigianato ha misurato anche le conseguenze della crisi sulle micro e piccole imprese italiane che, in Europa, sono quelle a maggiore rischio. La quota di export manifatturiero diretto nei Paesi extra Ue è infatti pari al 32,7% del totale europeo, con un valore addirittura doppio rispetto alle omologhe imprese tedesche. In particolare, le esportazioni di prodotti con il maggiore apporto delle nostre piccole imprese si attestano a 10,8 miliardi, con il valore più alto, pari a 4,2 miliardi, riguardante i prodotti alimentari, seguiti dai prodotti in metallo (1,8 miliardi), altri prodotti, tra cui gioielleria e occhialeria, sempre con 1,8 miliardi, moda con 1,5 miliardi e legno e mobili con 1 miliardo.

## LE REAZIONI

«L'escalation della crisi in Medio Oriente sottolinea il presidente di Confartigianato Marco Granelli penalizza il sistema del made in Italy e l'approvvigionamento di prodotti essenziali per la trasformazione della manifattura italiana». «Gli scambi con la Cina corrispondono a 154 miliardi di euro, pari al 40% del totale import-export che passa da Suez, ha sottolineato Guido Grimaldi, presidente di Alis, aprendo a Verona Let Expo, parlando poi di extracosti legati alla circumnavigazione dell'Africa, oltre che di una «grande perdita di traffici per la nostra Italia e i nostri porti».

Alessandra Camilletti

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA