

CONFINDUSTRIA  
SALERNO



*SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE*

**LUNEDI' 11 MARZO 2024**

# Aeroporto, prima prova di decollo e atterraggio «Pronti per i voli a luglio»

## Lunedì il collaudo con un aeromobile mentre si tratta con la compagnia Ryanair

Brigida Vicinanza

Undici marzo verso l'undici luglio: è la prima data segnata in rosso sul calendario della pista di volo dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi, in attesa dell'ufficiale riapertura dell'infrastruttura di Pontecagnano, prevista appunto a luglio. Lunedì ci saranno già prove di collaudo con decollo ed atterraggio di un aeromobile, propedeutiche ai test finali. Il tutto mentre Gesac lavora a trovare l'accordo commerciale con la terza compagnia (Ryanair) che ha confermato l'interesse a volare dal secondo aeroporto campano. Per ora probabilmente saranno solo due le mete italiane coperte dalla low cost irlandese ma dall'inverno, come già annunciato, quasi sicuramente dal Costa d'Amalfi si viaggerà verso altre mete europee che si aggiungeranno a quelle già ufficializzate da Volotea (voli già acquistabili per luglio) ed EasyJet. Ma il presidente della commissione trasporti della Regione Campania, Luca Cascone, continua ad impegnarsi con gli addetti ai lavori per assicurare il vero e proprio hub di trasporto (che comprenderà quello su gomma e ferro) utile a rendere il turismo da e per la città d'Arechi un fiore all'occhiello, senza dimenticare la provincia.

### LE TAPPE

«Si va avanti con un cronoprogramma ben preciso - ha sottolineato Cascone ieri, a margine dell'inaugurazione del murale a Torrione - Il primo obiettivo è la conclusione della pista. L'11 marzo ci sarà la prima prova di decollo e atterraggio, per poi dirigerci ai test finali e arrivare pronti a luglio. Nel frattempo si lavora in maniera seria per completare il programma dei lavori e degli investimenti: va realizzata la nuova infrastruttura aeroportuale che sostituirà quella attuale. In questo momento si sta delineando giorno dopo giorno il nuovo terminal dedicato ai voli privati, di fronte a quello esistente oggi. Quando sarà completato, ci si sposterà lì per andare avanti nei lavori e poi bisognerà costruire quello definitivo, come da rendering». Coinvolta anche Rete Ferroviaria Italiana per il prolungamento della metropolitana. È stato infatti affidato l'appalto per i lavori che coincideranno in una prima fase con quelli dello spostamento dell'impianto semaforico a Torrione. Come già anticipato, infatti, il treno metropolitano che va da Salerno ad Arechi subirà uno stop per permettere le operazioni ma nello stesso tempo si procederà anche allo scavo per creare il sottopasso pedonale ed avere poi il prolungamento fino all'aeroporto. I lavori inizialmente dovevano cominciare tra marzo ed aprile, però slitteranno quasi sicuramente all'estate per i problemi contemporanei alla linea storica: un ulteriore fermo creerebbe non pochi problemi ai pendolari campani.

### LA MOBILITÀ

«Rfi ha affidato i lavori per il prolungamento della metropolitana - ha confermato Cascone - Per quanto concerne l'Aversana, invece, l'ente provinciale è giunto alla verifica del progetto per il ponte sul fiume Sele. Confidiamo di farlo partire entro due o tre mesi. Dobbiamo lavorare sul potenziamento della segnaletica. Stiamo definendo inoltre un accordo con i Taxi nei tre comuni in modo da derogare alla comunità la questione delle licenze, per cui il taxi di Salerno potrà andare a Bellizzi e fare una turnazione per far trovare almeno dieci-quindici taxi a disposizione all'atterraggio di ogni volo». Il countdown è partito per un tassello fondamentale in merito all'offerta turistica soprattutto dopo il successo ottenuto alla fiera di Berlino. Così l'assessore comunale al ramo, Alessandro Ferrara: «Abbiamo avuto un buon riscontro da Europa e paesi asiatici. Ciò dimostra che Salerno si propone come città di accoglienza con l'apertura dell'aeroporto che assicurerà risorse economiche all'intera comunità. Ci hanno seguito e attenzionato, c'erano le maggiori compagnie di volo come Ita, Ryanair e tante altre. Loro guardano Salerno come meta importantissima; ci possiamo ritenere fortunati avendo un territorio ricco di opere culturali, storiche e di mare. Ci permettono di portare il nome di Salerno in tutto il mondo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - La conferma arriva dal presidente della commissione Trasporti Luca Cascone: è già in corso dialogo con la Gesac

# Altre due compagnie aeree interessate all'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi



La compagnia Ita Airways

Sono due le compagnie aeree che, a breve, potrebbe annunciare le nuove tratte da e per l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi. Dopo Volotea e EasyJet, infatti, lo scalo salernitano è guardato con particolare attenzione anche da Itairways e Wizzair che potrebbero annunciare dei voli attraverso un dialogo serrato con la Gesac, in partenza già dall'11 luglio, la data ufficiale per l'apertura dell'aeroporto. Nei prossimi giorni inizieranno le prove tecniche di atterraggio e decollo per procedere poi spediti verso la bella stagione. «C'è un cronogramma di lavori preciso e il primo obiettivo ovviamente è la pista: l'11 marzo ci sarà la prima prova di collaudo di decollo e atterraggio di un aeromobile proprio per andare ai test finali in modo da arrivare all'11 luglio con tutto

pronto, dopodiché si sta lavorando in maniera seria per completare il programma dei lavori e degli investimenti perché va realizzata la nuova infrastruttura aeroportuale che sarà al posto di quella attualmente esistente e in questo momento sta crescendo il terminal dedicato ai voli privati che è di fronte all'attuale terminal - ha dichiarato il presidente della commissione regionale Trasporti Luca Cascone - Quando sarà completato ci si sposterà lì per andare avanti con i lavori e poi bisognerà costruire quello definitivo». Nel frattempo, come conferma anche il presidente Cascone, Rfi ha affidato i lavori del prolungamento della metropolitana: «Confidiamo in due o tre mesi di farlo partire, dobbiamo lavorare su un po' di segnaletica di potenzia-

“  
Dall'11 marzo iniziano le prove tecniche per decollo e atterraggio  
”

mento e adesso stiamo definendo un accordo con i taxi e i tre Comuni in modo da derogare alla comunalità delle licenze per cui il taxi di Salerno non potrebbe andare a Bellizzi in modo da fare una turnazione e far trovare almeno 10-15 taxi ogni volta che arriva un volo». Cascone ha confermato la trattativa con Ryanair: «Sono attività di cui si occupa la Gesac, siamo

“  
Ita Airways e Ryanair presto potrebbero annunciare le tratte da e per Salerno  
”



scaramantici finché non viene firmato il contratto non diciamo niente. So che stanno ragionando anche con Ita e in questo modo veramente avremo un quadro completo - ha aggiunto Cascone - Sarà un escalation, cioè i passeggeri saranno in crescita e raddoppieranno anno dopo anno, quindi 200.000.400.800.000 e un milione e 6 questo ci consentirà anche come territorio, penso soprattutto ai comuni di Pontecagnano e Bellizzi di farsi trovare pronti sia con iniziative pubbliche con iniziative private. Io credo che vada ribadito una cosa: quest'aeroporto è stato aperto e chiuso più volte, dobbiamo ricordarci però che da sempre la pista non era adatta a far atterrare ogni tipo di aeromo-

bile. Adesso con i lavori che inaugureremo con il volo dell'11 luglio e con il completamento di altri 200 metri della pista sarà adatta a far atterrare qualunque tipo di aereo. Questa è la differenza. Oltre al fatto che c'è una gestione di una società qualificata e privata che gestisce già altri 5 aeroporti in Campania». Ad oggi sono nove le tratte che saranno coperte dallo scalo salernitano: Catania, Cagliari e Verona per quanto riguarda Volotea, Genova, Basilea, Milano, Malpensa, Londra e Berlino per quanto riguarda EasyJet; Torino e Verona dovrebbero essere invece le tratte che annuncerà Ryanair unitamente alle capitali del nord Europa.

er.no

il mondo **eté**  
noi insieme a te

etesupermercati.it

Il fatto - Il Comune di Bellizzi a lavoro per potenziare il trasporto pubblico che consente di raggiungere lo scalo aeroportuale

# Aeroporto, parte il primo bando taxi

di Erika Noschese

In attesa dell'11 luglio, data ufficiale per l'apertura dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi, i Comuni coinvolti si organizzano, soprattutto dal punto di vista del trasporto pubblico. La città di Salerno ha già annunciato l'intervento per l'allungamento della metropolitana fino allo scalo e il Comune di Bellizzi, dal canto suo, non resta a guardare: il sindaco Mimmo Volpe ha infatti annunciato che l'amministrazione è al lavoro per pubblicare i nuovi bandi per i Taxi e trasporto urbano di competenza del Comune della Piana del Sele. L'obiettivo, infatti, è avere un numero importante di taxi dinanzi lo scalo così da offrire il migliore servizio all'utente che sceglie di raggiungere il Costa d'Amalfi o partire da Salerno. «Una grande opportunità per il nostro territorio e per la provincia di Salerno. Grazie al lavoro di sinergia con la Regione Campania e gli enti territoriali si procede senza sosta per essere pronti. L'aeroporto Salerno Costad'Amalfi diventa ogni giorno una realtà - ha dichiarato il primo cittadino - La Gesac società di gestione



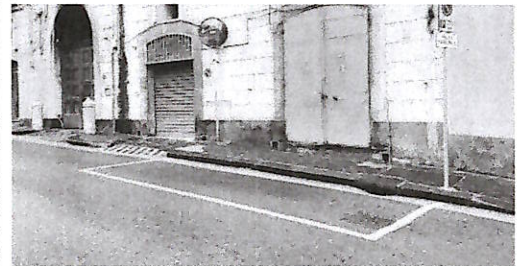
La nuova pista dell'aeroporto

dello scalo sta operando rispettando il crono programma. Entro l'11 luglio i primi voli». Intanto, martedì 12 marzo, alle ore 11, dovrebbe tenersi il di collaudo della nuova pista. « Noi stiamo lavorando per pubblicare i nuovi bandi per i Taxi e trasporto urbano di nostra competenza. Tutti dobbiamo fare uno sforzo per creare le migliori condizioni di accoglienza e servizi per i tanti

utenti che arriveranno a Salerno nei prossimi anni», ha aggiunto Volpe. Intanto, si attende ora il risultato della fitta interlocuzione tra Gesac e Ita Airways, compagnia aerea italiana che sarebbe intenzionata ad investire sulla città di Salerno con rotte da e per il Costa d'Amalfi. Altre due compagnie sarebbero interessate ma intanto si lavora serratamente per arrivare pronti all'11 luglio.

Il fatto - In via Indipendenza tutto è possibile

## Posto auto ad hoc per la nuova abitazione di un amministratore



Fatta la legge, trova l'inganno. O, più banalmente, sentirsi i padroni della città solo perché amministratori. Si potrebbe infatti riassumere così la decisione di un esponente dell'amministrazione comunale di Salerno di farsi realizzare un posto auto ad hoc di fronte la nuova abitazione. Così, in via Indipendenza tutto è possibile, anche andare contro le leggi e sentirsi i padroni del mondo. A chi appartiene il posto auto? Per il momento, non è dato...dirlo ma dovrebbe trat-

tarsi di qualcuno che, a Palazzo di Città, ha un ruolo di spicco. A quanto pare il Comune di Salerno ha un problema con i parcheggi, lo ha dimostrato ampiamente lasciando ad un consigliere di maggioranza la possibilità di parcheggiare l'auto nell'atrio di Palazzo Guerra. Solo dopo diversi articoli di questa testata il consigliere ha capito il suo errore, scegliendo - come tutti i comuni mortali - piazza Amendola per il parcheggio. Evidentemente, «ci son cascati di nuovo». **er.no**

Il fatto - L'iniziativa lanciata dall'associazione Angela Serra di Salerno. Arturo Iannelli: "Prevenzione resta fondamentale"

## "Prenditi cura delle tue ossa", parte dall'11 marzo la prevenzione dell'osteoporosi

"Prenditi cura delle tue ossa". Arturo Iannelli, Responsabile dell'Associazione Angela Serra Salerno comunica che dall'11 marzo la prevenzione dell'osteoporosi è nel "mirino" dell'Angela Serra "Prenditi cura delle tue ossa": un invito, una raccomandazione, ma soprattutto una possibilità. Lunedì 11 marzo prende il via il nuovo ambulatorio di prevenzione offerto dall'Associazione Angela Serra per la Ricerca sul Cancro - sezione di Salerno "Luana Basile" con la collaborazione del dottor Paolo Caso del Centro per l'osteoporosi Asl Salerno ds 66. Presso la sede dell'Associa-

zione, in via Loria 24, a partire dalle ore 15 dell'11 marzo verranno eseguite visite gratuite per la prevenzione di questa malattia che, in base alla stima del Ministero della Salute, in Italia colpisce circa 5 milioni di persone, per l'80% donne dopo la menopausa. "Prenditi cura delle tue ossa", perché all'Angela Serra "L'osteoporosi - spiega il dottor Caso - è una malattia sistemica dello scheletro caratterizzata da alterazioni della densità e qualità dell'osso che si accompagnano ad un aumento del rischio fratturativo. E per questo fondamen-

tale sottoporre ad esami di screening la popolazione a rischio per consentire una diagnosi precoce ed un trattamento adeguato prima che insorgano fratture da fragilità". "L'incidenza dell'osteoporosi - dice Arturo Iannelli, Responsabile dell'Associazione di Salerno - è maggiore nelle donne con tumore della mammella e in quelle sottoposte a chemioterapia e sovradosaggio di cortisone, motivo per cui abbiamo ritenuto fondamentale aggiungere questo percorso di prevenzione a quelli che già da tempo fanno parte della nostra attività". Tra questi, le visite di preven-

zione per il tumore al seno, i tumori cutanei, le visite urologiche e la consulenza nutrizionale. "La terapia ormonale nelle donne con tumore della mammella - riprende il dottor Caso - rappresenta un fattore di rischio importante per l'insorgenza di osteoporosi e per questo è necessaria una valutazione precoce della salute ossea in questa categoria di pazienti". E, come sempre, la prevenzione è fondamentale. Per prenotare una visita per le prossime date dell'ambulatorio scrivere a [angelaserrasalerno@gmail.com](mailto:angelaserrasalerno@gmail.com).

Il fatto - Il partito si riorganizza in tutto il territorio con nuovi referenti grazie all'impulso dato dal coordinatore Bandecchi

## Nominato coordinatore provinciale di "Alternativa Popolare" a Salerno: è Luigi Cerciello

Il partito nato nel 2013 dalle ceneri del Pdl divenuto poi Alternativa Popolare si riorganizza in tutto il territorio nazionale con nuovi referenti grazie all'impulso dato dal coordinatore nazionale: il noto, dinamico imprenditore e sindaco di Terni Stefano Bandecchi. È Luigi Cerciello l'uomo designato dal coordinatore nazionale di Alternativa Popolare Stefano Bandecchi e dal presidente Paolo Alli. "Sono onorato della fiducia accordatami dal coordinatore nazionale Bandecchi e dal presidente Alli, il mio è un incarico di grande responsabilità che porterò avanti nel miglior modo possibile. Con il coordinatore Bandecchi ed il presidente Alli mi sono confrontato più volte ed

ho condiviso da subito la schiettezza, la pragmaticità e la ricchezza delle idee alla base di Alternativa Popolare" - prosegue Cerciello - "In questi giorni ho avuto modo di incontrare diverse persone sul territorio salernitano che hanno mostrato interesse per questo progetto politico, rafforzando ulteriormente in me l'idea della bontà dell'iniziativa politica." "La presenza ed il fare che il vulcanico Bandecchi nella sua veste di sindaco di Terni ha dimostrato è quello che manca da noi; i nostri Comuni sono abbandonati a sé stessi privi di una concertazione condivisa e di una programmazione che eviti lo spopolamento ed incentivi il lavoro e l'imprenditoria locale." "La no-

stra priorità dunque è partire dalle comunità locali, dall'ascolto delle voci dei cittadini e degli amministratori locali. Ci sono tante persone deluse dalla politica che si sono allontanate, ma anche tanti amministratori arrabbiati che non si arrendono e vogliono continuare a lottare per la propria terra; ed è a loro in particolare, a quella parte che non demorde e lotta, che chiediamo di aiutarci attivamente, perché in Alternativa Popolare troveranno quell'interlocutore che non hanno, ossia il riferimento nazionale senza il quale molte delle problematiche locali non possono essere risolte", ha aggiunto Cerciello.

## Corriere del Mezzogiorno - Campania - Sabato 9 Marzo 2024

### **L'11 luglio lo scalo riapre con Gesac ai voli di linea dopo anni di ritardi, accuse, sprechi e "stop & go" La pista dove nel 1962 atterrò l'aereo con Jacqueline Kennedy dove tanti hanno tagliato il nastro (e qualche volta anche la corda)**

Tagliavano il nastro e poi la corda. Prima i proclami, i brindisi, i sorrisi d'ordinanza e poi i clamorosi dietrofront tra scambi di accuse, polemiche, denunce e veti incrociati. Emblematica la reazione di Maurizio Foschi che quando lasciò l'incarico di amministratore delegato, sbattendo la porta, disse: «Voi non avete bisogno di un manager ma di uno psichiatra».

La storia dell'aeroporto "Salerno Costa d'Amalfi" al suo ennesimo count-down verso l'apertura ai voli di linea (ma stavolta sembra che non sia un bluff, c'è una data, l'11 luglio, e fanno fede la concretezza di Gesac e l'affidabilità delle compagnie aeree finora coinvolte, EasyJet e Volotea) è costellata di continue inaugurazioni farlocche e di periodici e sibranti stop and go. Sullo sfondo di errori, ritardi e sprechi. Eppure quello che nacque come campo di fortuna del Genio Aeronautico sta per compiere 100 anni: fu un decreto ministeriale a firma di Italo Balbo ad istituirlo il 31 ottobre 1926. All'inizio la pista era una striscia di un migliaio di metri, larga 50, su cui dominava una gigantesca "M" ad indicare l'appartenenza al comune di Montecorvino Rovella (erronea l'attribuzione al territorio di Pontecagnano, molto più precisa oggi quella al comune di Bellizzi).

Dal 1929 lo scalo viene utilizzato dal 20° Stormo Aeroplani da Ricognizione. Nel 1933 è istituita la Scuola Provinciale di Volo a vela, destinata a diventare nel 1938 Scuola Nazionale di Volo senza motore. Utilizzato dalla Luftwaffe, l'aviazione tedesca, nel corso della seconda guerra mondiale, fu oggetto di pesanti bombardamenti e poi conquistato dagli alleati nel 1943 con l'operazione Avalanche. L'aeroporto fu riaperto al traffico il 26 ottobre 1958 quando fu organizzato il primo avioraduno. Ma l'idea di farne uno scalo con tutte le carte in regola (per la prima volta si parlò di un Consorzio di gestione), rimase lettera morta per molti anni. Nel 1962, era l'8 agosto, la pista balzò agli onori del jet-set internazionale: vi atterrò il velivolo con a bordo Jacqueline Kennedy, diretta in vacanza in Costiera amalfitana.

Dal 1958 al 1970 attività intensa tra scuola di pilotaggio, voluta dall'avvocato Francesco Altieri, presidente dell'Aero Club, avioraduni e altre manifestazioni aeree. Dal 1973 al 1975 il primo stop ai voli per favorire le opere di smianamento del sedime aeroportuale: la durata dei lavori, inizialmente fissata in 90 giorni, si procrastinò a causa del rinvenimento di ben 730 ordigni inesplosi. Nel periodo di inagibilità fu deciso il recupero dell'aviorimessa progettata dall'architetto Nervi sulla scorta dei disegni originali.

In quella struttura si insediò il 4 novembre 1975 il 7° Elinucleo dei carabinieri segnando così un'altra significativa presenza operativa. Dal 1981 lo scalo inizia a sognare in grande e a divorare soldi, trasformandosi in un pozzo senza fondo: l'allora presidente della Camera di Commercio di Salerno, Gaspare Russo, istituisce il consorzio di gestione per poter usufruire del finanziamento statale di un miliardo di lire. Nel 1984 arrivano il 9° Nucleo elicotteri dei vigili del fuoco e la sezione locale dell'Associazione Nazionale Paracadutisti con la sua scuola di lancio mentre risale al 12 giugno 1989 la riapertura al traffico nazionale dopo la realizzazione di un raccordo, un parcheggio aeromobili e una torre di controllo.

Alla fine degli anni '90, dopo la costituzione dell'Aeroporto di Salerno Spa per la gestione dei servizi, la Regione Campania approva e delibera il primo grande intervento infrastrutturale finanziando con 15 miliardi di lire su fondi Fers della Comunità Europea l'allungamento della pista, da 1200 a 1500 metri, l'aerostazione nuova e il piazzale parcheggi. La presentazione delle opere realizzate, a cui poi se ne aggiunsero altre per un importo di 15 miliardi e 500 milioni di lire stanziati dal Ministero dei Trasporti, però non avvenne mai: il presidente del Consorzio, Americo Giudice, l'annullò in segno di silenzioso rispetto per la tragedia delle Twin Towers. Era il 15 settembre 2001. Due anni dopo, uno studio di fattibilità voluto dall'assessorato regionale ai trasporti sul sistema aeroportuale della Campania stabilisce che lo scalo salernitano può ospitare "un'altra quota di traffico nazionale" rispetto all'aeroporto di Capodichino per il quale lo studio prevede già nel 2010 un traffico ai limiti

della saturazione. L'allora vicepresidente della Regione, il cilentano Antonio Valiante, chiede e ottiene la disponibilità di Gesac, la società che ha il controllo di Capodichino, a risolvere il nodo gestionale di Salerno. Ma la proposta non arriva a concretizzarsi: i sindaci di Salerno, Vincenzo De Luca prima e Mario De Biase poi, mostrano solo a parole di essere d'accordo. «Ci fu – ricordò il compianto Valiante in un'intervista del 2016 - un eccesso di salernitanità rispetto alla napoletanità. Ebbero paura che con l'arrivo di una società di Napoli la gestione dell'aeroporto avrebbe escluso i salernitani». Dal 1 novembre 2019 Gesac è entrata con tutti gli onori e dalla porta principale. Qualsiasi veto politico è caduto. Prima però ci sono stati 15 anni completamente persi e tanti tentativi falliti di decollo, dalla prima compagnia aerea salernitana, l'AirSal, i cui velivoli non si alzarono mai in volo, alle rotte nazionali e internazionali senza passeggeri (nel 2014 una media di cinque per ogni tratta!), per non parlare dei problemi strutturali (come il rinvenimento di una falda acquifera sotto la pista) e tanti politici e imprenditori coinvolti nell'avventura di dare un'anima a quel lontano campo di fortuna. Due nomi per tutti, Augusto Strianese, battagliero presidente della Camera di Commercio che a capo sia del Consorzio che dell'Aeroporto dal 2002 al 2009 gestì oltre 20 milioni di euro per nuovi importanti lavori, tra cui l'impianto Vor per il volo strumentale e l'Avl (luci pista). E l'ex leader di Confindustria Giorgio Fossa a cui si devono il nome attuale dello scalo, "Salerno Costa d'Amalfi", e una delle tante, ma proprio tante, promesse disattese: «Entro il 2007 il primo volo». In realtà l'appuntamento fu rinviato al 2 agosto 2008, destinazione Milano. E poi Barcellona e Bucarest. Numerose le compagnie aeree, persino la vecchia Alitalia, che hanno fatto scalo su Salerno ammaliate da trattative incentivanti (il classico «vuoto per pieno») ma i risultati non sono stati mai esaltanti. Il problema, sempre la pista troppo corta e l'aspettativa troppo lunga. E dall'estate 2012 l'aeroporto, compresi i 27 dipendenti, è rimasto chiuso ai voli di linea ma aperto alle visite guidate di ministri, sottosegretari e codazzi vari con l'unica mission di attribuire al proprio schieramento politico eventuali meriti di riapertura. Il resto l'hanno fatto gli investimenti per oltre mezzo miliardo di euro con l'ultimo grande intervento infrastrutturale, tra cui l'allungamento della pista a 2200 metri e poi il nuovo terminal. Scaldate i motori e anche l'entusiasmo, finalmente, incrociando le dita, si parte.

# La crisi del Mar Rosso spaventa i porti italiani ma non quello di Salerno

## «SCALO INDIRIZZATO VERSO L'EXPORT CON L'OCCIDENTE E STIAMO COMUNQUE RICEVENDO NAVI DALL'ESTREMO ORIENTE»

Nico Casale

Il porto di Salerno è tra gli scali marittimi italiani dove, nonostante la crisi del Mar Rosso, il numero di navi mercantili in arrivo, nel bimestre gennaio-febbraio di quest'anno, cresce rispetto allo stesso periodo del 2023. È quanto emerge da una dettagliata analisi dell'Ufficio Studi della Cgia che analizza i dati dei maggiori porti italiani nei primi due mesi dell'anno.

### I NUMERI

Su base nazionale, fino ad ora - constatano gli analisti della Cgia - i venti di guerra che soffiano in Medio Oriente non hanno ancora prodotto effetti particolarmente gravi per i nostri scambi commerciali. Tra i primi due mesi del 2023 e lo stesso periodo di quest'anno, infatti, il numero di navi mercantili (cargo e cisterna) in arrivo nei porti italiani è diminuito di 169 unità (pari a -3,6% del totale arrivi). Al porto di Salerno, l'elaborazione dell'Ufficio Studi Cgia su dati PortWatch (Fondo Monetario Internazionale) rivela che, nel bimestre gennaio-febbraio 2023, le navi mercantili in arrivo sono state 262; nello stesso bimestre di quest'anno sono diventate 265 (+1,1%, +3 unità). Tra i principali sistemi portuali presenti nel Paese, la contrazione più importante in termini assoluti ha riguardato Genova che ha visto diminuire gli attracchi di 61 unità (-10,7%); seguono Livorno con -43 (-9,8%) e Venezia con -34 (-6,4%). In controtendenza, invece, i risultati conseguiti dai porti di Augusta che ha registrato un aumento degli approdi di 30 unità (+12,2%), di Napoli (+35 unità, +18,2%) e di Sarroch-Cagliari (+39 unità, +18,7%). Salerno, in questa speciale classifica, è al settimo posto, insieme con il porto di Gioia Tauro, per navi mercantili in arrivo (265) a gennaio-febbraio; prima, quindi, anche di porti come Sarroch-Cagliari (248 navi mercantili in arrivo nel primo bimestre 2024) e Napoli (227).

### L'ANALISI

«Il dato di Salerno riguarda esclusivamente naviglio cargo; quindi, merci che vengono importate o esportate dalle aziende del nostro territorio. A Salerno, infatti, non abbiamo le cisterne, cioè navi che portano petroli», ricorda Agostino Gallozzi, presidente del Gruppo Gallozzi, azienda che movimentata l'intero traffico contenitori nel porto di Salerno. Gallozzi definisce «molto significativo» il fatto che, nell'analisi Cgia, «Salerno, per navi in arrivo a gennaio-febbraio, sia al settimo posto». «Quando dico che Salerno è al quarto posto in Italia come indice di connettività, questo viene confermato dai dati», evidenzia Gallozzi, rilevando che «il livello di connettività del porto di Salerno rispetto ai 29 porti italiani è altissimo ed è, quindi, notevole la capacità di Salerno di posizionarsi nell'ambito delle rotte marittime internazionali». Gallozzi anticipa un dato che il Gruppo Gallozzi diffonderà a breve: «Il primo bimestre 2024, sul fronte dei contenitori, il porto di Salerno chiude con il 10% in più rispetto al primo bimestre 2023, nonostante la crisi del Mar Rosso e il perdurare della crisi russo-ucraina». «Siamo molto orientati all'esportazione osserva - perché Salerno serve molto l'export, che in larga parte è orientato verso Ovest. Salerno è molto forte nei traffici intramediterranei e verso Inghilterra e Nord Europa, ma è ormai sempre più forte sui traffici verso Canada, Stati Uniti e America in genere. I traffici dall'estremo oriente sono sì penalizzati dalla crisi del Mar Rosso. Ma, arrivano a Salerno seguendo una rotta più lunga. Invece di passare dal Mar Rosso e Suez, le navi in partenza da Cina o India fanno il giro attorno all'Africa, passano attraverso il capo di Buona Speranza ed entrano nel Mediterraneo da Gibilterra piuttosto che da Suez». Dunque, «i traffici dall'estremo oriente, seppur con ritardo, li stiamo ricevendo comunque. Quei traffici non sono la maggioranza di Salerno», conclude Gallozzi, confermando che, «per il momento, non avvertiamo la crisi del Mar Rosso e abbiamo mantenuto l'elevato numero di partenze».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# Polizze, prezzi insostenibili la grande rinuncia alle auto

## E AUMENTANO I VEICOLI ABBANDONATI SOPRATTUTTO NELLE AREE COLLINARI SENZA PROCEDERE ALLA ROTTAMAZIONE

Gianluca Sollazzo

Un rincaro insostenibile. A Salerno 248 automobilisti hanno deciso in 15 mesi di non pagare più l'assicurazione dell'automobile personale o di famiglia: per i trasgressori l'ammontare delle multe annuali per mancata copertura assicurativa è di 192mila euro. Per 13 dei 248 sanzionati è scattato anche il sequestro con fermo amministrativo e verbali dell'ammontare di 25mila euro. Per 4 automobilisti è scattata invece la confisca definitiva ai sensi dell'articolo 214 del Codice della strada con verbali di 3 mila euro complessivi. C'è chi insomma ha pensato di rinunciare per sempre al possesso dell'automobile pur di non pagare l'assicurazione. È quanto emerge da un report della Polizia Municipale sulle violazioni commesse dai salernitani. È uno degli aspetti più drammatici dello studio della polizia locale, guidati dal comandante Rosario Battipaglia, che nel corso dell'ultimo periodo hanno beccato ogni mese nel capoluogo almeno 20 conducenti di veicoli non coperti da assicurazione. Le sanzioni sono scattate soprattutto nel corso di posti di blocco disposti dal comando. Insomma, l'assicurazione automobilistica è diventata una spesa familiare rivelatasi un macigno troppo pesante per poter continuare ad andare avanti.

### L'IDENTIKIT

Età media 40-50 anni. Professione: operai, piccoli professionisti, soprattutto disoccupati. La morsa della crisi e l'impennata della tariffa per procedere con l'assicurazione dell'auto, per loro, era diventato un incubo. «Toglietemi l'auto, a questo punto ne faccio a meno», l'ammissione di uno dei 4 salernitani che nei mesi scorsi ha accolto senza fare una grinza la confisca dell'automobile. Come lui, altri cittadini se ne sono fatti una ragione. I vigili registrano una "drammatica" impennata di veicoli scoperti a circolare su via Roma, Corso Garibaldi e a parcheggiare sulle strisce blu della city senza il talloncino assicurativo. «Mai assistito a una escalation del genere», ammettono increduli gli agenti. La prevalenza (il 75%) dei veicoli beccati senza assicurazione comprende automobili, soprattutto utilitarie datate fine anni novanta e persino inizio anni duemila, scooter e per finire ciclomotori. Per 248 dei trasgressori è scattata una contravvenzione salata di almeno 841 euro per mancata esposizione del contrassegno, mentre 17 sono stati raggiunti da provvedimenti più pesanti. Non curanti di precedenti contravvenzioni e di altrettanti provvedimenti di sequestro giudiziario, per 4 salernitani è scattata nel 2018 la confisca e quindi la sottrazione definitiva per la reiterazione della violazione al codice della strada ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada. Ma non è l'unico aspetto del dossier annuale dei vigili che mette in allarme. Nel capoluogo in 15 mesi 780 veicoli sono stati sanzionati per guida senza carta di circolazione (per un ammontare di 175mila euro di multa e decurtazione di punti). Ben 113 salernitani hanno viaggiato senza carta di circolazione, 28 con patente scaduta e 891 con veicoli senza revisione.

### IL FENOMENO

E col boom di veicoli beccati a circolare senza copertura assicurativa si alza l'allarme sul fenomeno delle auto abbandonate. Si diffonde sempre più la pratica di proprietari poco avveduti di lasciare in stato di abbandono quei mezzi di trasporto ormai sprovvisti di regolare copertura assicurativa, mancando di avviare le pratiche per la rottamazione del veicolo in completo disuso. «Segnalateci i casi di auto abbandonate». Dal comando dei vigili urbani arriva una mano tesa ai residenti di quelle zone del capoluogo alle prese con presenze di auto dismesse irregolarmente. L'azione di monitoraggio che i caschi bianchi hanno intrapreso da tempo non può non partire dalle segnalazioni degli stessi cittadini. Da mesi le pattuglie dei caschi bianchi stanno rastrellando tutti i punti critici della city. Tant'è che abbandoni di auto si registrano nelle aree collinari, da Giovi fino a Sant'Eustachio e prevalentemente nelle zone di Brignano e Fratte. È in questi punti che si concentra l'attenzione dei caschi bianchi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## «Porto, la politica ora si impegni»

### De Rosa, Ceo di Smet, chiede attenzione per l'infrastruttura di Salerno: «È il momento di agire»

#### TERRITORIO » IL MONITO

Questa prima parte dell'anno 2024 è stata caratterizzata da nuove tensioni e criticità, specialmente sullo scenario internazionale, che hanno portato a una nuova fase di instabilità e incertezza economica. Creando non pochi problemi sia alle imprese impegnate sui mercati che alle famiglie chiamate ad assicurare un futuro a tutti i propri componenti. L'Italia, in particolare, si vede danneggiata dalle tensioni nel mar Rosso e alla chiusura de facto della via marittima di Suez.

“La nostra difesa deve tutelare quei mari e le nostre navi, rendendo nuovamente percorribile quella striscia avverte

#### Domenico De Rosa ,

Ceo dell'impresa di logistica Smet - . Quando gli armatori decidono di circumnavigare l'Africa piuttosto che passare da Suez, l'Italia perde tantissimo, specialmente i porti del Sud Italia. La difesa di quelle zone dagli assalti dei pirati e gli attacchi dei terroristi è assolutamente centrale e diventa essenziale dal punto di vista strategico”.

Il monito dell'imprenditore Domenico De Rosa, lanciato già agli inizi di quest'anno, sembra essere sempre più attuale. “Oltre il 90% delle merci, viaggia sul mare - ricorda il Ceo di Smet - . Avere un tratto di mare così importante, come quello di Suez, che è stato già abbandonato da metà del naviglio mondiale a causa della rischiosità di quel tratto, ingigantisce i rischi economici per il nostro Paese, nonché per i nostri stessi marittimi”.

Per questo, De Rosa crede che sia fondamentale ringraziare la Marina Militare, “che sta tutelando il naviglio italiano (e non solo) in quel tratto di mare, divenuto pericoloso per via della guerra tra Hamas e Israele”. Per questo, De Rosa applaude le azioni messe in campo dal ministro della Difesa, **Guido Crosetto** , che ha dato priorità alla mitigazione dei problemi nel mar Rosso.

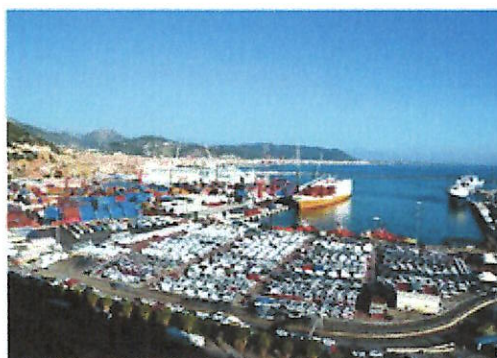
Dalla congiuntura interna-zionale, poi, si passa al territorio salernitano. E qui, le cose non vanno meglio. Anzi. Se a questa situazione di difficile risoluzione si aggiunge la certificata contrazione dei flussi commerciali del porto di Salerno tra gennaio e dicembre 2023, ne

“I contenitori sono calati del 4,4% e le unità Ro-Ro del 6,1%. - ricorda l'imprenditore salernitano - Una gran parte dell'economia dell'intero territorio provinciale salernitano, della Regione e del Mezzogiorno d'Italia passa dal nostro porto. E I dati dell'ultimo report elaborato dall'Autorità Portuale del Tirreno Centrale non includono ancora i nefasti effetti negativi dell'escalation del conflitto in Medio Oriente”.

“È più che mai necessario favorire la ripresa dei commerci attraverso politiche ad hoc intraprese dalle istituzioni e autorità competenti. Una contrazione dei flussi, come quella rilevata per il 2023, comporta inevitabilmente una limitazione della nostra capacità produttiva e commerciale” sottolinea il Ceo di Smet. “In un contesto generale di grandi difficoltà - conclude De Rosa - si deve fare tutto il possibile per evitare ricadute ancora più pesanti sugli imprenditori e sui cittadini. È il momento di agire e trovare, da subito, delle soluzioni concrete. Bisogna partire dal rafforzamento del ruolo del porto di Salerno sulle autostrade del mare, che sono il cuore pulsante dei traffici commerciali in Europa”. E il Ceo di Smet chiosa: “Non c'è tempo da perdere”.

#### RIPRODUZIONE RISERVATA

Necessario favorire la ripresa dei commerci con atti di istituzioni e autorità competenti



**Il porto di Salerno**

esce fuori un panorama complesso e su cui la politica deve necessariamente intervenire. Domenico De Rosa ha sottolineato come nell'ultimo anno il numero di contenitori e delle merci in entrata e uscita è calato notevolmente.



**Domenico De rosa, Ceo di Smet**



**Il ministro Guido Crosetto**

---

© [la Citta di Salerno 2024](#)

Powered by [TECNAVIA](#)

---

L'intervista - L'amministratore unico della partecipata del Comune Vincenzo Bennet racconta la nuova iniziativa in campo

# Salerno Pulita, parte fase sperimentale per la Tarip: «Occasione per la città»



I facilitatori, a destra l'amministrazione Bennet

di Erika Noschese

Al via la fase sperimentale per predisporre il piano tariffario che porterà all'istituzione anche a Salerno della Tarip, la tariffa puntuale rifiuti, che andrà a sostituire l'attuale Tari (tassa rifiuti). La tariffa puntuale è un sistema di tassazione più equo e giusto per i cittadini perché, oltre ai metri quadri dell'abitazione e al numero dei componenti il nucleo familiare, tiene conto anche dell'effettiva produzione dei rifiuti. Premia infatti i cittadini virtuosi che producono meno rifiuti non differenziati. Per effettuare il passaggio da Tari a Tarip, serve predisporre un sistema di misurazione. Salerno Pulita dovrà monitorare per un periodo di tre mesi, la produzione di rifiuti di un campione rappresentativo delle circa 58 mila utenze domestiche. Il campione sarà costituito da 2.100 utenze, di cui 375 con un solo componente, 374 con due componenti, 310 con tre, 366 con quattro, 322 con 5 e 258 con 6 o più componenti. A spiegare questa nuova fase sperimentale, l'amministratore unico di Salerno Pulita, Vincenzo Bennet che lancia un appello alla collaborazione ai cittadini affinché aderiscano all'iniziativa proponendosi per far parte delle utenze campione, le quali riceveranno un mastello con un codice identificativo e sacchetti specifici da utilizzare per il conferi-

mento dei rifiuti che saranno pesati quotidianamente per tutto il periodo del monitoraggio.

**Partita la fase sperimentale per quanto riguarda la nuova tariffa sui rifiuti, un modo per andare incontro alle esigenze dei cittadini, ma anche per avere uno "sconto in bolletta"...**

«Sicuramente. Dobbiamo innanzitutto ringraziare Conai che ci ha assistito sia dal punto di vista tecnico, sia dal punto di vista economico per la parte della comunicazione. Le norme europee nazionali si indirizzano verso questo nuovo tipo di tariffazione, una tariffazione puntuale: bisogna pagare sulla base del rifiuto che si produce e sulla base della qualità della raccolta. L'obiettivo è di far produrre meno rifiuto, quindi sviluppare il riuso: meno rifiuto si produce, meglio si differenzia e meno si paga».

**Rispetto all'attuale raccolta differenziata, cosa cambia nello specifico con questa fase sperimentale? Ci sono delle novità che i cittadini hanno accolto veramente con piacere...**

«Diciamo che rispetto alla raccolta differenziata il calendario resta lo stesso. Non siamo ancora in grado di spiegare e di capire quale sarà l'effettivo risparmio da parte dei cittadini più virtuosi dal momento che questa fase di sperimentazione serve proprio a creare l'algoritmo

“  
A maggio finisce la fase sperimentale, si inizia a lavorare al nuovo algoritmo  
”

che ci dirà di quanti conferimenti minimi necessitano le persone, sulla base del rifiuto che producono, e quindi immaginiamo che si pagherà per numero di conferimenti; quindi meno e meglio conferiamo e meno si paga. Però sicuramente questa è una fase di sperimentazione per arrivare a un algoritmo che sarà l'algoritmo specifico per la città di Salerno, per le abitudini di Salerno, per le abitudini dei salernitani. Non c'è un algoritmo oggettivo, la fase di sperimentazione consiste nel pesare il rifiuto prima di raccoglierlo e quindi capire in media a Salerno quanto rifiuto produce una famiglia con un solo utente e una famiglia con due utenti e così via».

**L'obiettivo è ridurre il non differenziato...**

«Sì, sicuramente. Però ripeto, non solo ridurre il non differenziabile, ma proprio tentare di ridurre i chili pro capite di rifiuto che si producono».

**La fase sperimentale terminerà a maggio, poi si entra nel vivo di questa**

“  
Salerno Paperweek, a livello nazionale parte l'iniziativa: la città capitale della carta  
”



raccolta

«A maggio finisce la fase di sperimentazione, ovviamente ci sarà qualche settimana in cui insieme con Conai per arrivare all'effettiva tariffazione. Noi siamo il primo capoluogo del Sud ad avviare questa sperimentazione in maniera seria; è stato fatto qualche tentativo a Benevento e Potenza, se non sbaglia, però noi siamo i primi a farla in maniera corretta per arrivare poi all'effettiva tariffazione puntuale a maggio finisce la fase sperimentale, ci vorrà poi uno studio per poi arrivare a questo algoritmo che dovrebbe essere acquisito nella successiva tariffazione che immaginiamo essere quella del 2025».

**Salerno capitale della carta, Paperweek ha già annunciato questa importante iniziativa a livello nazionale e Salerno pulita si sta già attivando con**

**una serie di iniziative che si terranno a Salerno.**

«Sì, accogliamo con soddisfazione questa iniziativa importante. Tra l'altro, in Campania abbiamo un distretto industriale importante per il recupero della carta e del cartone. Credo sia il secondo in Italia dopo il distretto industriale della Toscana. Noi abbiamo avuto una performance, un recupero a Salerno in termini di chili pro capite di carte e cartone raccolti, ovviamente perché siamo migliorati moltissimo nella raccolta differenziata: nei primi mesi abbiamo superato anche il 75%, speriamo di fare sempre meglio, grazie alla collaborazione dei cittadini e degli operatori che stanno mettendo il massimo impegno, quindi ci facciamo trovare pronti a questa iniziativa che rilancerà Salerno alla ribalta Nazionale nel tema della raccolta differenziata».



## Ticket per autobus Cambiano le tariffe Ecco il nuovo piano

### Sono saliti i prezzi per quelli validi una settimana Nasce un biglietto di dieci giorni dedicato ai turisti

La Giunta regionale introduce nuovi titoli di viaggio e aumenta anche il prezzo degli abbonamenti settimanali della tratta urbana a Salerno. Dunque se da un lato si sperimentano nuove forme che possano servire soprattutto ai turisti, dall'altro si va ad incidere nel portafoglio degli utenti (per lo più lavoratori pendolari) che, in questo caso, per alcune tipologie di ticket, sono costretti ad un esborso maggiore.

Perché se fino all'entrata in vigore della delibera, in base a quanto pubblicato sul sito ufficiale di BusItalia, l'abbonamento per 7 giorni costava 12 euro per l'aziendale e 14 euro per l'integrato, con le nuove disposizioni arrivate da Palazzo Santa Lucia il prezzo sale a 12,60 euro per l'aziendale e a 14,40 euro per l'integrato.

Per le altre tipologie di biglietto, invece, non viene applicato nessun ritocco al rialzo, tant'è che il costo del giornaliero rimane invariato rispetto a quello indicato nel 2013 e ancora vigente.

Oltre all'aumento del ticket settimanale, scendendo nei particolari, le novità sostanziali delle nuove tariffe della mobilità campana, non solo a Salerno e provincia, riguardano l'introduzione del carnet di 10 biglietti e dell'abbonamento per 3 giorni.

“Al fine di rispondere alle molteplici e diverse esigenze di mobilità degli utenti che usufruiscono del servizio di Trasporto pubblico locale sul territorio regionale – si legge nella delibera della giunta - il sistema tariffario approvato ha introdotto varie tipologie di titoli di viaggio, aziendale ed integrato, a diversa articolazione temporale (oraria, giornaliera, mensile, annuale) e territoriale (urbana ed extraurbana), procrastinando l'introduzione del titolo “carnet – 10 viaggi” in corrispondenza dell'avvio del sistema di bigliettazione elettronico”.

In questo caso il costo, per il carnet di 10 biglietti va da un minimo di 11,70 euro ad un massimo di 14,40 euro, mentre l'abbonamento per 3 giorni costa 9,60 euro.

L'introduzione dei nuovi titoli di viaggio, come vien evidenziato nel documento, serve a “rispondere alle esigenze dei territori a vocazione

turistica e rendere al contempo maggiormente attrattivo il sistema del trasporto pubblico locale per gli spostamenti di tale tipologia di utenza”.

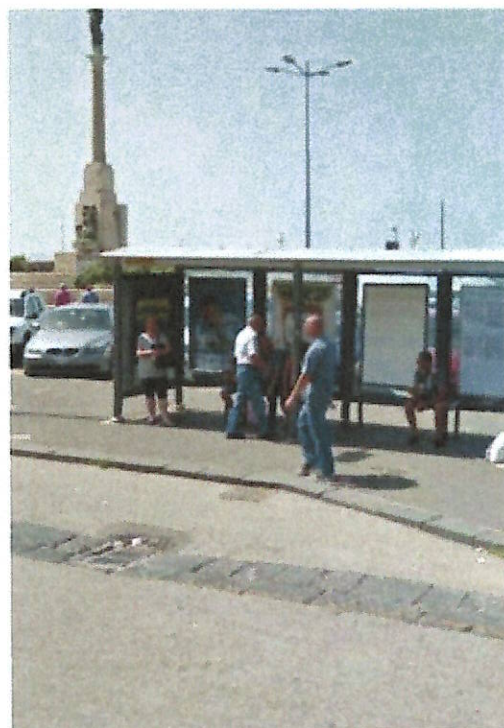
Proprio per questo motivo “al fine coniugare i sistemi Its a disposizione delle aziende con la flessibilità delle offerte configurabili” viene proposto “l'introduzione di nuove tipologie di titoli nonché l'estensione di titoli già esistenti ad ambiti ulteriori rispetto a quelli già previsti, da emettere esclusivamente su supporto digitale, prevedendo, ai fini della attivazione, una prima fase sperimentale per consentire alle aziende Tpl di porre in essere gli adeguamenti tecnici e per misurare l'impatto sull'utenza interessata”.

Inoltre la giunta regionale evidenzia nel testo della delibera anche la necessità di “prevedere, ai fini della attivazione dei nuovi titoli in forma esclusivamente digitale, una prima fase sperimentale per consentire alle aziende Tpl di porre in essere gli adeguamenti tecnici e per misurare l'impatto sull'utenza interessata”.

#### Gaetano de Stefano

riproduzione riservata

La strategia adottata se da un lato favorirà l'arricchimento dell'offerta pubblica dall'altro rischia di pesare sulle tasche dei lavoratori pendolari



## Introdotta la novità del biglietto valido 10 giorni



## La giunta regionale cambia il piano tariffario per i bus

---

[© la Citta di Salerno 2024](#)  
[Powered by TECNAVIA](#)

---

# A Unisa arriva in cattedra un avatar del prof, Sibilio: «AI? Usarla senza paura»

## «UN TUTOR DIGITALE MA NON SOSTITUISCE UN DOCENTE "VERO" NELLE SUE LEZIONI FUNGE DA SUPPORTO INTEGRATIVO»

### L'INNOVAZIONE

Nemmeno la voce è metallica. E il pullover azzurro è lo stesso. Il prorettore dell'università di Salerno Maurizio Sibilio ha un avatar. Sale in cattedra come se fosse lui e propone riflessioni, analisi, temi di dibattito agli studenti. L'intelligenza artificiale sale in cattedra, ma spiega Sibilio, docente di didattica generale e pedagogia speciale Università Salerno, per offrire elementi in più ai discenti non per sostituire certo il pensiero umano. Si sperimenta in una classe di dottorandi del dipartimento di Scienze Umane e della Formazione. Prodotto da IA generativa. La sperimentazione nasce dal team di ricerca in didattica generale e per ora è utilizzato al fianco dei dottorandi di Sibilio. «Non è un'intelligenza che muove nella libertà ma operiamo una mediazione tra audio video e testo. Inoltre abbiamo un codice etico che indirizza i passi in questo delicatissimo settore», spiega Sibilio. Si presenta definendosi un «personal digital tutor» disponibile a supportare i dottorandi in didattica generale e pedagogia speciale. Progettato dal team di ricerca che affianca il professor Maurizio Sibilio, prorettore dell'Università di Salerno, l'avatar - tutor è un vero alter ego digitale del docente. Stesso aspetto, stessa voce, movenze e abbigliamento simili. «È un tutor digitale programmato come una intelligenza artificiale generativa. Ma attenzione - sottolinea Maurizio Sibilio - non potrà mai sostituire il docente in carne e ossa e la sua lezione frontale, ma solo dare un supporto integrativo». Per ora nell'ateneo di Salerno si sperimenta in una piccola classe di dottorandi, ma si intende estendere in futuro l'impiego di questo clone virtuale del docente, agli studenti di alcuni corsi selezionati.

### LA DIFFERENZA

«Rispetto ad altri chat bot fruibili sul web - sottolinea Sibilio - l'avatar che usiamo ha un perimetro ben delineato di dati, viene programmato con lezioni filmate, appunti, testi del docente o di altri autori adottati nel corso di studi». Non può generare risposte, slide, immagini e materiali di studio al di fuori delle informazioni che il docente gli ha fornito. Il contributo che dà agli studenti viene introdotto da un codice etico che spiega che questa IA non sostituisce le lezioni frontali ma fa solo da supporto dinamico e personalizzato all'apprendimento. Una tecnologia che può essere utile per studenti con bisogni educativi speciali oppure per superare ostacoli come quello di apprendere in una lingua diversa dalla propria. «Il futuro è già qui ed è inevitabile che anche la didattica si interfacci con l'intelligenza artificiale - dice Maurizio Sibilio - è una tecnologia che va giustamente regolamentata ma che offre un valore aggiunto e non deve spaventare». E Vincenzo Loia, rettore dell'Università degli studi di Salerno, invita a non aver paura del futuro, delle tecnologie. «Sperimentiamo ed è quello che all'università si deve fare- dice Loia- non abbiamo timore dell'intelligenza artificiale perché le utilizziamo con la consapevolezza di chi fa ricerca scientifica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - Inserita nel Ddl di revisione del Codice della strada con l'obiettivo di accogliere istanze dei territori

# «Ztl sarà un vantaggio per tutti»



Il Sottosegretario Ferrante alla Confeserzenza dei Servizi

«Su invito del presidente dei sindaci della Costa d'Amalfi Fortunato Della Monica, sono intervenuto alla Conferenza che si è tenuta presso il Comune di Amalfi nel corso della quale si è parlato, ad ampio spettro, della mobilità e del sistema dei trasporti in costiera; tra i temi affrontati anche e soprattutto quello dell'introduzione della Zona a traffico limitato al di fuori dei centri abitati. La proposta della Ztl è stata inserita nel Ddl di revisione del Codice della strada con l'obiettivo di accogliere le istanze del territorio in materia di viabilità e sicurezza. Mi sono speso in prima persona per la concretizzazione normativa di questa fondamentale misura targata Forza Italia e condivisa da tutte le forze parlamentari». Lo dichiara il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Tullio Ferrante, a margine dell'incontro con i sindaci tenutosi ieri mattina. «Ora, nel solco della stessa campagna di ascolto delle esigenze del territorio che ci ha portato sin qui, resta da percorrere l'ultimo miglio. Lavoreremo - prosegue - all'approvazione in tempi rapidi del Ddl per dedicare attenzione alle modalità applicative, in maniera efficace e dinamica, della misura valorizzando il sistema turistico di un patrimonio Unesco. Dovranno essere recepite le specifiche esigenze di ogni realtà territoriale e si dovranno prevedere dei meccanismi flessibili, scrivendo le regole insieme agli Enti locali e a tutti gli operatori interessati. Ci attende un lavoro di

squadra, continuerò a seguire il tema anche dopo l'approvazione finale dell'emendamento garantendo tutto il supporto del Mit. La Ztl in Costiera dovrà essere un vantaggio per tutti, anche in ragione della necessità di contemperare i legittimi interessi delle realtà economiche che - conclude Ferrante - operano nel contesto unico della nostra meravigliosa costiera». L'incontro di ieri è stato incentrato sull'introduzione della Ztl Territoriale, ovvero al di fuori dei centri abitati, recentemente approvata in commissione trasporti della Camera, che accoglie le istanze provenienti dal territorio per la tutela di un patrimonio Unesco come quello della Costa d'Amalfi. «Sulla Ztl territoriale c'è stata un'intesa istituzionale da parte di 14 Comuni, Provincia di Salerno e Regione Campania sotto l'egida della Prefettura. Questa intesa si sta trasfondendo in una modifica al Codice della Strada che è stata già recepita dalla commissione trasporti e che sta per approdare in aula alla Camera e al Senato grazie all'interessamento dei parlamentari e delle forze politiche che l'hanno sostenuta e che la sosterranno», ha dichiarato il sindaco di Amalfi Daniele Milano. «Questo vuol dire prospettare una modifica del Codice della Strada - secondo quanto ci è stato detto stamattina (ieri per chi legge, ndr) - entro il mese di settembre 2024, cosa che consentirà ai comuni di iniziare a ragionare concretamente sulle regole di funzionamento di

questo nuovo sistema che è volto a garantire maggiore vivibilità ad un territorio dalla forte attrazione turistica. E in particolare a consentire la gestione delle emergenze, a partire da quelle sanitarie. Si tratta di un grande risultato istituzionale ma soprattutto territoriale - ha aggiunto il primo cittadino - Non voglio dimenticare il sostegno fornito dalle associazioni del territorio, imprenditoriali e ambientaliste, e più in generale quello dei cittadini, i quali hanno aderito anni fa alla sottoscrizione di una petizione che ha portato alla raccolta di oltre 10.000 firme garantendo così un forte sostegno a questo iter che oggi si pone come un modello di gestione sostenibile dei territori. Infatti, la causa è stata sposata anche dall'associazione nazionale Città Slow che si occupa appunto di sostenibilità in territori delicati. È un bel momento per la Costa d'Amalfi e auspichiamo che possa essere completato presto e nel migliore dei modi: la presenza oggi ad Amalfi del Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Tullio Ferrante, con cui abbiamo tenuto contatti diretti e costanti, è garanzia del buon andamento dell'iter. Abbiamo grandi aspettative, si tratta di un'opportunità enorme per i sindaci e le istituzioni territoriali: ora bisogna iniziare a ragionare sulla regolamentazione della Ztl anche perché saremo pionieri a livello nazionale e internazionale su un provvedimento in cui faremo scuola».

red.cro

Scafati - "Tanto supporto agli uomini in divisa"

Il deputato Bicchielli (Noi Moderati) visita la tenenza dei carabinieri



L'onorevole Pino Bicchielli, vice presidente di Noi Moderati alla Camera dei Deputati, membro delle commissioni Difesa e antimafia ieri mattina ha fatto visita alla tenenza dei carabinieri di Scafati, accolto dal comandante Vincenzo Esposito e dal vice comandante del reparto territoriale di Nocera Inferiore Giovanni Cappa. Un'occasione per ribadire la vicinanza dello Stato alle forze dell'ordine ed esprimere ringraziamenti per il grande impegno sul territorio e le attività portate avanti fino ad ora nonostante le tante difficoltà, oltre per complimentarsi per le ultime attività portate a termine. «Sono qui per ribadire il forte sostegno dello Stato alle forze dell'ordine, per esprimere il mio sincero ringraziamento per il vostro impegno sul territorio - ha dichiarato il vice presidente di Noi Moderati Bicchielli - Stiamo lavorando per garantire alle forze dell'ordine mezzi efficienti ma fondamentale resta anche la digitalizzazione su cui è necessario puntare oggi. Un impegno concreto che porteremo avanti, come fatto fin dal primo giorno».

Il fatto - Fedeli della Costa d'Amalfi presenti  
Monsignor Vincenzo Turturro ordinato  
arcivescovo titolare di Ravello

Una significativa e partecipe rappresentanza della città di Ravello è giunta ieri mattina nella Basilica di San Pietro, a Roma, per assistere alla cerimonia di ordinazione del nuovo arcivescovo titolare di Ravello, Vincenzo Turturro. Presenti, per l'amministrazione comunale, il sindaco Paolo Vuilleumier e l'assessore Paola Mansi.

Turturro succede a Claudio Gugerotti, arcivescovo titolare di Ravello dal 2001 fino alla nomina a cardinale, avvenuta il 30 settembre 2023. Nato a Bisceglie, in provincia di Bari, il 7 ottobre 1978, monsignor Turturro è stato ordinato sacerdote il 31 ottobre 2003, incardinandosi nella diocesi di Molfetta. Laureato in Diritto Canonico, è entrato nel Servizio diplomatico della Santa Sede nel 2009 e ha prestato successivamente la propria opera nelle rappresentanze pontificie in Zimbabwe, Nicaragua (2012) e Argentina (2015). È stato successivamente nominato Cappellano di Sua Santità nel 2014 e nel 2023 Prelato d'onore di Sua Santità. Dal gennaio 2019 è stato trasferito alla Sezione per i Rapporti con gli Stati e le Organizzazioni Internazionali della Segreteria di Stato e dall'1 agosto 2019 ha svolto il proprio servizio presso la Segreteria particolare del Cardinale Segretario di Stato, Pietro Parolin.

Attualmente Ravello è sede titolare, una diocesi a cui non corrisponde una sede residenziale del vescovo, ma che rimanda alla storia del territorio. La sua, inizia nel 1086 quando papa Vittore III eresse Ravello a sede vescovile, scorporandola dall'arcidiocesi di Amalfi, con il privilegio dell'immediata soggezione alla Santa Sede. Nei primi secoli, i vescovi furono tutti di origine ravellese, appartenenti a famiglie del patriziato urbano. Alla diocesi di Ravello il 31 luglio 1603 fu unita "aeque principaliter" la diocesi di Scala. Il vescovo Francesco Bennio, già vescovo di Scala dal 1598, divenne vescovo di Ravello, conservando il titolo di entrambe le Chiese, cosa che fecero anche i suoi successori. Il 27 giugno 1818 le diocesi di Ravello e Scala, in seguito al Concordato tra papa Pio VII e Ferdinando I delle Due Sicilie furono quindi soppresse e aggregate all'arcidiocesi di Amalfi con la bolla "De utiliori" di papa Pio VII.

# Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 10 Marzo 2024

## Ztl territoriale in CostieraC'è l'intesa istituzionale

### L'incontro con il sottosegretario: ora la modifica al Codice della Strada

Si fa sempre più concreta l'introduzione della Ztl Territoriale, ovvero al di fuori dei centri abitati, in Costiera amalfitana. Dopo l'approvazione in commissione trasporti della Camera dell'emendamento che va ad introdurre la possibilità di istituire per periodi non superiori a cinque mesi delle «zone a traffico limitato per straordinarie e motivate esigenze connesse alla salvaguardia di aree tutelate dall'Unesco», ieri mattina il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Tullio Ferrante, ha tenuto un incontro con la conferenza dei sindaci della Costa d'Amalfi per affrontare proprio il problema della mobilità e del sistema dei trasporti.

«La proposta della Ztl - ha sottolineato l'esponente del governo Meloni - è stata inserita nel Ddl di revisione del Codice della strada con l'obiettivo di accogliere le istanze del territorio in materia di viabilità e sicurezza». Entro il mese di settembre la modifica approderà in aula alla Camera e al Senato e allora, come ha messo in evidenza in una nota il sindaco di Amalfi, Daniele Milano, tra i maggiori promotori della Ztl territoriale, «i comuni potranno iniziare a ragionare concretamente sulle regole di funzionamento di questo nuovo sistema che è volto a garantire maggiore vivibilità ad un territorio dalla forte attrazione turistica. E in particolare a consentire la gestione delle emergenze, a partire da quelle sanitarie».

L'introduzione della Ztl territoriale è stata frutto di un'intesa istituzionale da parte di 14 Comuni, Provincia di Salerno e Regione Campania sotto l'egida della Prefettura. Ora si tratta di modulare alle esigenze del territorio un provvedimento che dovrà servire soprattutto a decongestionare i volumi di traffico nel periodo estivo. A tal proposito c'è già da registrare la proposta di Fortunato della Monica, sindaco di Cetara e presidente della Conferenza dei sindaci della Costa d'Amalfi, sostenuta anche dagli altri primi cittadini, di prevedere una durata della Ztl territoriale di 7 mesi all'anno e non di 5 mesi come deciso in Commissione.

«Abbiamo grandi aspettative - conclude il sindaco Milano - si tratta di un'opportunità enorme per le istituzioni territoriali: ora bisogna iniziare a ragionare sulla regolamentazione della Ztl anche perché saremo pionieri a livello nazionale e internazionale su un provvedimento in cui faremo scuola».

G. B.

# «No al tunnel Maiori-Minori ecco le nostre cinque ragioni»

## IL DOCUMENTO DEL COMITATO CHE SI OPpone ALL'OPERA: MOTIVAZIONI SOCIALI E PAESAGGISTICHE

### LA PROTESTA

Cinque ragioni per dire no alla galleria Maiori - Minori. Sono state snocciolate dal comitato che si oppone alla realizzazione dell'opera pubblica e per ciascuna è stata prodotta una motivazione. A cominciare dagli aspetti paesaggistici, passando per quelli urbanistici e di tipo idrogeologico. Fino ad arrivare alle ragioni di tipo sociale e tecnico economico. «Investire 22 milioni di euro per risolvere un problema localizzato di traffico, ammesso che esista, è un'operazione razionalmente non sostenibile - dicono dal comitato "Not\_No al Tunnel Minori-Maiori" formatosi spontaneamente lo scorso mese prima dell'inizio delle indagini geognostiche previste da Anas lungo il tratto tra la Torricella e il centro urbano di Minori e il progetto intende pedonalizzare - Il tratto di strada che si vorrebbe bypassare, fatta eccezione la curva ove si affaccia la torre "Mezzacapo", è sufficientemente largo da consentire la circolazione lungo i due sensi. Il semaforo installato di recente potrebbe essere eliminato praticando un semplice allargamento della carreggiata come avvenuto in altre strettoie lungo la statale. Così come il percorso pedonale potrebbe essere agevolato con un allargamento del marciapiede esistente con una spesa immensamente inferiore di quella stanziata per la galleria». E questo per l'aspetto puramente tecnico economico, mentre per le ragioni di tipo sociale il comitato preconizza «conseguenze funeste» per tutte le attività imprenditoriali e turistiche. «L'esecuzione dei lavori graverà sul già deficitario sistema di trasporto costiero, procurando disagi per pendolari e studenti - dicono - Infine non si conoscono gli effetti sulla salute degli abitanti derivanti dall'estrazione di milioni di metri cubi di roccia, con la produzione incessante di polveri sottili e con la possibilità della dispersione nell'ambiente di materiale tossico, potenzialmente cancerogeno. Effetti finora completamente ignorati e di incalcolabile danno sociale». Tra le cinque ragioni snocciolate in una nota anche quelle di tipo paesaggistica e urbanistica. «La costa d'Amalfi, dal 1997 è stata riconosciuta dall'Unesco Patrimonio dell'umanità e tra i criteri di scelta vi è quello dell'integrità. Il progetto andato in gara, sostituisce la parte est del lungomare di Minori con la rampa di uscita dalla galleria. E anche "ammorbidendo" l'ingresso sul fronte mare i due enormi trafori costituirebbero, inutili, artificiali ed inaccettabili ferite nell'orografia del territorio - dicono - Mentre per l'aspetto urbanistico sarebbe auspicabile un sistema di spostamento a basso impatto ambientale che favorisca la manutenzione del territorio e non la sua violazione. Perché la mobilità in Costa d'Amalfi ha altre esigenze: riconversione verso i vettori ecologici, limitazione delle correnti di traffico e agevolazione dei collegamenti verticali o via mare». Infine l'aspetto idrogeologico che in Costa d'Amalfi è molto significativo. «Lo svuotamento della sezione della roccia sarà una chiara minaccia per il sovrastante abitato della frazione "Torre" e per lo stesso camminamento sottostante», dicono dal comitato. Infine, il tunnel andrà a lambire uno dei più straordinari siti : la Grotta dell'Annunziata, già puntualmente vincolata».

ma.am.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Ztl territoriale, via libera al massimo dopo l'estate»

## LA PROPOSTA LANCIATA NEL 2018 DA MILANO «GRANDI ASPETTATIVE SAREMO PIONIERI A LIVELLO NAZIONALE E INTERNAZIONALE»

Emiliano Amato

Approvare le modifiche al codice della strada in discussione in Parlamento ed entro settembre convocare un tavolo tecnico per l'istituzione della cabina di regia al fine di sviluppare un sistema applicativo della zona a traffico limitato per la Costiera Amalfitana. Lo ha dichiarato ieri mattina il sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Tullio Ferrante, a margine dell'incontro con i sindaci della costiera al Comune di Amalfi. Un incontro istituzionale nel quale si è parlato, ad ampio spettro, della mobilità e del sistema dei trasporti in costiera: tra i temi affrontati anche e soprattutto quello dell'introduzione della Zona a traffico limitato al di fuori dei centri abitati.

### LE PAROLE

«La proposta della Ztl è stata inserita nel Ddl di revisione del Codice della strada con l'obiettivo di accogliere le istanze del territorio in materia di viabilità e sicurezza - ha esordito Ferrante -. Mi sono speso in prima persona per la concretizzazione normativa di questa fondamentale misura targata Forza Italia e condivisa da tutte le forze parlamentari». Ad accompagnare il sottosegretario, il coordinatore provinciale di Forza Italia Roberto Celano e il vice Fulvio Mormile. «È chiaro che stiamo parlando di un primo passo ha puntualizzato - C'è stata l'approvazione in Commissione, ora è in discussione l'intera legge in aula alla Camera. La previsione è quella di arrivare all'approvazione definitiva della norma entro l'estate o comunque subito dopo la stagione estiva, in modo tale da dare la possibilità al tavolo tecnico e alla cabina di regia di sviluppare un sistema applicativo che sia ovviamente congruo. È stato un iter sicuramente difficile che, sebbene abbia visto il consenso di tutte o quasi le forze politiche, però ha richiesto un'attività di raccordo tra tutte le amministrazioni. L'aver aggiunto vari caveat, tra cui la temporaneità dell'applicazione a cinque mesi l'anno o la limitazione territoriale alle zone tutelate come patrimonio Unesco, ci ha portato a ulteriori approfondimenti per l'ordinaria approvazione del testo». Ferrante ha poi anticipato i prossimi step. «Ho chiesto in sede di conferenza dei sindaci che il tavolo che dovrà occuparsi concretamente della norma possa includere non solo tutti gli attori istituzionali coinvolti - Regione Campania, Anas e il Mit - ma anche gli operatori e le categorie interessate, a partire da quelle del trasporto pubblico non di linea. Si dovranno prevedere dei meccanismi flessibili, scrivendo le regole insieme. La Ztl in Costiera dovrà essere un vantaggio per tutti». In quanto al regolamento emanato dalla Capitaneria di Porto di Salerno, che limita gli accosti nei porti turistici, e che è destinato a generare disagi per la mobilità, Ferrante ha dichiarato: «Va ricercato un punto di equilibrio tra le esigenze di sicurezza della navigazione, in particolar modo in un contesto come questo fatto di porti relativamente piccoli, e di una forte concertazione sia di persone che di unità da diporto e, ovviamente, assicurando un trasporto che sia adeguato alla domanda. Per cui l'obiettivo è di sensibilizzare la Capitaneria ad attivare quanto prima un tavolo effettivo con i sindaci per affrontare le criticità così da soddisfare i diversi interessi, non derogando all'obiettivo numero uno che è quello della sicurezza».

### I PRIMI CITTADINI

Soddisfatto il sindaco di Amalfi Daniele Milano, che vede concretizzarsi la sua proposta, avanzata nel 2018, quale rimedio al traffico veicolare in costiera. «I comuni potranno così iniziare a ragionare concretamente sulle regole di funzionamento di questo nuovo sistema che è volto a garantire maggiore vivibilità a un territorio dalla forte attrazione turistica. E in particolare a consentire la gestione delle emergenze, a partire da quelle sanitarie. Si tratta di un grande risultato istituzionale ma soprattutto territoriale. È un bel momento per la Costa d'Amalfi e auspichiamo che possa essere completato presto e nel migliore dei modi. Abbiamo grandi aspettative: ora bisogna iniziare a ragionare sulla

regolamentazione della Ztl anche perché saremo pionieri a livello nazionale e internazionale su un provvedimento in cui faremo scuola».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Il sindaco contro la Zes unica per il sud scontro politico sulle scelte del governo

NOCERA INFERIORE

Nello Ferrigno

Le critiche mosse dal sindaco di Nocera Inferiore alla Zes unica del Mezzogiorno, varata dal governo e con la quale sono state cancellate le otto Zes precedentemente individuate, hanno scatenato polemiche tra le forze politiche cittadine. Paolo De Maio, in una nota inviata al presidente dell'Anci, Carlo Marino, ha sottolineato i rischi che il provvedimento può avere per lo sviluppo territoriale. «Rischiamo il caos. La Zes unica - spiega il sindaco - mette a rischio la programmazione del Comune, la frantumazione del territorio, il consumo di suolo». «In questo modo - sottolinea il presidente della commissione Luciano Passero - le amministrazioni locali non avranno più la programmazione del territorio, gettando alle ortiche interventi già avviati oltre ad infrastrutture in fase di realizzazione nell'area industriale Fosso Imperatore. Decideranno tutto da Roma scavalcando gli uffici territoriali come il Suap. Rischiamo di veder approvare Zes anche all'esterno delle aree industriali con capannoni che potrebbero essere costruiti a macchia di leopardo». Non è dello stesso avviso Fratelli d'Italia. I consiglieri Rosa Giordano e Giuseppe Odoroso hanno aspramente criticato De Maio. «Tutto falso - si legge in una nota - forse non è chiara la portata di una Zes per i nostri territori, come gli incentivi fiscali, la maggiore attrattività per gli investimenti, lo sviluppo delle infrastrutture, la semplificazione amministrativa, la sostenibilità e la creazione di lavoro. In secondo luogo il commissario straordinario del governo per la Zes Campania garantirà, attraverso la Conferenza dei Servizi, il rispetto dei requisiti per l'ottenimento delle autorizzazioni. Purtroppo non ci si rende conto dei vantaggi che possono arrivare dall'amministrazione centrale». De Maio ha chiesto al presidente Marino di «sensibilizzare sul tema tutti i presidenti Anci delle otto regioni ricomprese nella Zes unica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Zes, polemica tra sindaco e FdI

### L'opposizione attacca: «Scarsa Lungimiranza». De Maio: c'è incertezza

#### NOCERA

##### NOCERA INFERIORE

I Fratelli d'Italia di Nocera Inferiore alzano una barricata a difesa del governo di **Giorgia Meloni**, dopo l'allarme del sindaco **Paolo De Maio** in merito alla Zes unica del Mezzogiorno. Il primo cittadino nocerino ha ravvisato una serie di criticità, chiedendo al presidente di Anci Campania, **Carlo Marino**, di convocare un tavolo istituzionale con le otto regioni coinvolte dalla decisione di Palazzo Chigi. Il pericolo maggiore lamentato da De Maio è il rischio di «sconfessare dall'alto i piani urbanistici dei comuni» e generare «frettolosità» e «incertezza». Una posizione non ravvisata da **Giuseppe Odoroso** e **Rosa Giordano**. I consiglieri comunali di FdI tacciano De Maio di avere «scarsissima lungimiranza e intraprendenza». Nel caso specifico della Zona Economica Speciale unica per il Mezzogiorno, «forse al sindaco non è sufficientemente chiara la portata per i nostri territori: pensiamo agli incentivi fiscali, alla maggiore attrattività per gli investimenti, allo sviluppo delle infrastrutture, alla semplificazione amministrativa, alla sostenibilità e creazione di lavoro». Odoroso e Giordano specificano in merito all'autorizzazione unica, lo spauracchio contro cui le amministrazioni locali potrebbero rischiare di trovarsi in minoranza: il rilascio è «previa indizione della Conferenza dei Servizi con tutti gli enti interessati dalla richiesta per valutare il rispetto dei requisiti per l'ottenimento della stessa». Se proprio si ravvisa un rischio urbanizzazione selvaggia, gli esponenti di destra puntano il dito

contro il maxi-ampliamento previsto a Fosso Imperatore: «Non avviene attraverso una inevitabile cementificazione? È dall'insediamento di questa amministrazione che si parla tanto di Zes come di un'opportunità per il rilancio economico della nostra Città: come può un'occasione così rilevante attuarsi con l'idea conclamata e propagandata di consumo zero del suolo?».

De Maio replica: «Siamo stati i primi sostenitori, tanto che l'abbiamo segnalata al governo regionale, ma in un contesto di programmazione urbanistica del territorio. Queste dichiarazioni confermano che stiamo andando nella giusta direzione». Tuttavia, per Fratelli d'Italia queste posizioni sono conseguenza di «pressapochismo». (s. d'a.)

Riproduzione riservata



La sede del Comune di Nocera Inferiore

# I record di Capodichino nella torre high-tech il segreto sono gli uomini

## IL REPORTAGE

Gianni Molinari

A 42 metri di altezza, la veduta (abbastanza invidiabile) a 360 gradi, e schermi - indecifrabili per un umano semplice - che controllano quanto avviene in cielo e sulle piste, si capisce, forse meglio di ogni altra prospettiva, cosa sia e quanto sia complesso far funzionare un aeroporto come Napoli Capodichino. E come questo avvenga tutti i giorni, tutto l'anno, in qualsiasi condizione. È la torre di controllo dell'Enav, la società che in Italia gestisce il traffico aereo attraverso quattro centri di controllo regionale e 45 "torri" in altrettanti aeroporti, di cui è amministratore delegato l'ischantano Pasqualino Monti.

Capodichino ha chiuso il 2023 con un record di movimenti (naturalmente collegato a quello dei passeggeri): 90.567, in crescita sia rispetto al 2022, sia rispetto al 2019 (ultimo anno a cui si fa riferimento per valutare l'andamento dopo gli anni del Covid) portando Napoli al quinto posto in Italia, ma al terzo durante l'estate quando sono stati gestiti fino a 400 movimenti al giorno (la stragrande maggioranza tra le 6 e le 23). Movimenti che si sono sviluppati, per la prima volta durante il 2023, con nuove rotte di decollo che per caratteristiche tecniche (l'aereo in direzione Capodimonte fa una virata verso l'interno subito più alta e aggancia prima il percorso verso nord) sviluppano meno rumore, abbassano il consumo di carburante con conseguente minore emissione di anidride carbonica da parte degli aeromobili.

Nella "torre" di Napoli - diretta da Tommaso Buono - sono impiegati 24 controllori e sei operatori meteo (27 uomini e tre donne) che ogni ora possono gestire 30 movimenti. Detta così semplice sembra una cosa facile, alla portata di un qualsiasi click. Nella realtà si tratta di operazioni complesse gestite secondo protocolli rigidissimi con ruoli definiti da parte di ciascun operatore. Al centro di tutto questo c'è personale altamente qualificato che continua il proprio addestramento: ogni anno Enav a Napoli gestisce 1.400 ore di addestramento per garantire la piena sicurezza delle attività di gestione e controllo del traffico aereo. Perché sicurezza e sostenibilità sono i due mantra di Enav che cominciano dalle auto elettriche della società e diventano alfabeto nel tracciamento delle rotte con l'obiettivo di ridurre le emissioni, i rumori e abbassare il consumo dei carburanti.

## I LIVELLI

La gestione del traffico aereo si può descrivere sul modello dei livelli di Photoshop o più semplicemente come una matrioska dove ciascuna fase, dallo stivaggio, alla chiusura delle porte dell'aereo all'atterraggio nell'aeroporto di destinazione è codificata e gestita da uno specifico centro (torri di controllo, centri regionali dell'Enav ed Eurocontrol a livello europeo) e all'interno di questo da specialisti di ciascuna fase.

Il primo input alla torre di controllo arriva dalle società di handling, quelle che provvedono al caricamento dei bagagli, e ad altre operazioni preliminari: è dalle loro informazioni sui tempi di completamento del carico e l'arrivo a bordo dei passeggeri che scatta una sorta di count down.

## IL TAKE OFF

È la fase del «ground controller», lo specialista che controlla quanto avviene e i movimenti dei velivoli a terra: è lui che - avute una serie di informazioni - dà l'ok all'accensione dei motori e l'avvio del rullaggio (cioè lo spostamento del velivolo verso l'ingresso in pista per il successivo decollo); da questa fase in poi entra in azione il controllore "torre" o "arrivi e partenze" che allinea quanto avviene in cielo (arrivi) con i decolli: è lui che autorizza il decollo e anche l'atterraggio. Sovrintende un coordinatore, mentre un operatore aggiorna ogni 30' un bollettino sulle condizioni meteo dell'aeroporto per i piloti attraverso informazioni raccolte ogni due minuti da sensori posti all'interno del sedime aeroportuale ed elaborate in continuazione. Tutto ciò è governato da un sistema ultra avanzato (in uso in soli sei aeroporti italiani con Malpensa, Linate, Bergamo, Venezia e Fiumicino) chiamato A-cdm dove società di gestione (Gesac), torre di controllo (Enav) e da questa a Eurocontrol (che gestisce il traffico europeo) scambiano di continuo

informazioni con l'obiettivo di rispettare gli orari, ridurre i tempi di accensione a terra dei motori e lo stazionamento una volta chiuse le porte. «Un sistema - spiega il capo impianto della torre Enav Tommaso Buono - comporta una serie di vantaggi, principalmente sulla puntualità di scalo, ma anche sull'occupazione degli spazi aerei al di sopra dell'Italia e degli altri stati europei per gestire il traffico e creare le rotte il più ridotte possibile, migliorando il consumo di carburante e riducendo le emissioni nell'ambiente».

Nella torre di Capodichino si lavora tutto il giorno, tutti i giorni (un aeroporto deve esser pronto a ospitare un'emergenza anche quando è chiuso al traffico commerciale, come a Napoli la notte). Si è lavorato anche durante il lockdown del Covid, in particolare, quando nel mese di aprile del 2020 in media in aeroportoc'erano solo due voli e transitavano 34 passeggeri a fronte, per esempio, dei circa 50mila (in media) passeggeri al giorno di agosto scorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 10 Marzo 2024

### **Nomisma, il Sud cresce con le aziende controvento**

Che al Sud ci siano imprese eccellenti non è una novità. Da qualche anno lo studio congiunto Mediobanca-Unioncamere certifica un nucleo di medie aziende che fanno la differenza. Quello che non ci si aspetta è che si tratta di una tendenza che si sta consolidando, nonostante tutto, nonostante lo scarso impatto del Pnrr, nonostante le risorse europee non spese, nonostante l'assenza di politiche economiche pubbliche chiare e coerenti.

[continua a pagina2](#)

## Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 10 Marzo 2024

### Nomisma, il Sud adesso cresce con le aziende controvento (sono 800)

SEGUE DALLA PRIMA

E ad affermare che questo consolidamento esiste è Nomisma, che insieme con Crif e Cribis, ogni anno pubblica uno studio sulle imprese manifatturiere «controvento», quelle, cioè, che trainano il Pil paese. Sono 5.500 in tutto, producono oltre 100 miliardi di ricavi, pari al 9,4 per cento del totale. Ebbene, la presenza del Mezzogiorno nel campione di fuoriclasse italiane – individuate in un universo di circa 80 mila società per azioni i cui bilanci vengono passati al setaccio tutti gli anni dai ricercatori bolognesi – è sempre stata bassa o addirittura irrilevante. Ma qualcosa è cambiato. Dall'indagine appena pubblicata risulta che le imprese «controvento» che risiedono nelle regioni del Mezzogiorno sono arrivate a rappresentare il 15 per cento, secondo l'ultima rilevazione che si basa sui dati del 2022, in aumento rispetto al 2021 quando erano il 10 per cento. Sono, dunque, 800, su un totale di 5500 i campioni del Sud e appartengono prevalentemente ai settori metallurgico e agroalimentare. Negli ultimi anni – osserva Nomisma – si osserva un allargamento del target di imprese controvento verso il Sud del paese, sebbene il Nord-est riconfermi una maggiore predisposizione, con il Veneto che risulta essere l'unica regione entrata per cinque edizioni consecutive nel report sia per numero di imprese sia per ricavi prodotti. Ma attenzione, guardando esclusivamente al fatturato, le uniche regioni sempre presenti in controvento sono, oltre al Veneto, l'Emilia Romagna e la Campania.

La ricerca di Nomisma si basa su criteri molto severi (fatturato, profitti, ritorno sugli investimenti e così via. Da qui viene estratto il gruppo che mostra le performance migliori. «Nell'ultima osservazione – si legge nella ricerca – il Sud dimostra di avere una maggiore propensione a navigare controvento rispetto al resto del paese. Infatti, se a livello nazionale solo il 6,5 per cento delle aziende manifatturiere italiane è riuscito a superare le soglie di sbarramento per entrare nel gruppo Controvento, considerando solo le imprese meridionali la quota sale al 7,1 per cento. In termini assoluti, però, il peso del Sud resta ancora modesto rispetto al totale nazionale».

Questa tendenza si è evidenziata a partire dal 2020, con la pandemia e l'aumento delle esportazioni, ma l'aspettativa dei ricercatori era che si sarebbe affievolita con il rimbalzo post Covid. Invece, il fenomeno si è rafforzato, segno che sta diventando strutturale grazie a realtà molto solide che si stanno trascinando dietro l'indotto. Insomma, si stanno sviluppando delle vere filiere. Che poi è esattamente quello che da sempre accade nel nord-est, dove le imprese capofiliera guidano lo sviluppo di tutte le altre in un circolo virtuoso che ha fatto la fortuna di queste regioni. È un segnale di dinamismo che andrebbe colto anche dalle istituzioni per incentivare la crescita di questo tessuto industriale con politiche adeguate.

Va detto che le aziende controvento del Sud si sono sviluppate a prescindere dalle zes (zone economiche speciali), singole o uniche, e spesso in contesti privi di adeguati servizi e infrastrutture, ma diffondendo a valle commesse e cultura d'impresa, appunto le filiere produttive di cui parla Nomisma. L'auspicio è che questo ecosistema venga incentivato e non scoraggiato da nuovi strumenti che saranno messi in campo a livello di governo centrale, come il piano strategico della Zes Mezzogiorno, che, a quanto pare, punta a definire a priori (transizione energetica) quali sono i settori che potranno accedere alla burocrazia veloce (autorizzazione unica) e alle agevolazioni fiscali (credito d'imposta). Nelle aree del paese sviluppate è stato il mercato e non lo stato a stimolarne la crescita produttiva.

# Commercio, svolta al Sud la Grande distribuzione scommette sulla ripresa

## L'analisi del portale Gdo News: margini di recupero migliori nel Mezzogiorno

### IL FOCUS

Nando Santonastaso

Rotta sul Sud. E senza più troppe incertezze. Il trend è iniziato già da qualche tempo ma è soprattutto con il Covid che la Grande distribuzione organizzata ha preso consapevolezza che i margini di crescita (e ovviamente di profitto) sono garantiti anche nel Mezzogiorno. E ciò quasi a dispetto degli indicatori che continuano a monitorare la differenza in negativo di quest'area alla voce consumi (pesano la debolezza economica complessiva e la rilevante presenza di famiglie povere). A dimostrare che il vento sta ormai in gran parte cambiando, e non solo nel comparto dei discount, tradizionale punto di forza della Gdo nell'Italia meridionale, sono i dati di bilancio degli ultimi 5 anni dei maggiori gruppi del settore. Li ha analizzati GDO News, il portale della Grande distribuzione organizzata, che ha messo a punto una mappa aggiornatissima e una web app che permette di analizzare e mettere a confronto le prestazioni dei gruppi, degli affiliati e dei fornitori per ogni categoria merceologica. I dati indicano che ormai è da considerare superata l'immagine del Sud «fanalino di coda del Paese, un luogo dove primeggiano i piccoli negozi, dove l'affiliazione domina il mercato, il consumatore è basso spendente». Un'area, insomma, come scrive Massimo Schiraldi sul portale, che per tutta una serie di ragioni «è sempre stata considerata meno appetibile sia da parte dell'industria sia da parte della grande distribuzione che talvolta ha prima investito e poi dismesso».

### LE CERTEZZE

La pandemia ha stravolto certezze che si considerava insuperabili almeno da 40 anni: «Oggi la mappa della grande distribuzione è differente, i pesi dei territori sono cambiati ed il risultato non è scontato», scrive l'esperto. E i numeri stanno lì a confermarlo: nella sola settimana compresa tra il 19 e il 25 febbraio scorsi è il Sud il territorio che avanza maggiormente all'interno della distribuzione moderna italiana in termini di fatturato. L'incremento è del 4,81% rispetto al +2,82% del totale Italia rispetto allo stesso periodo del 2023. I dati di NielsenIQ spiegano che nel complesso le regioni meridionali (Sardegna esclusa) staccano tutte le altre macroaree che pure registrano confortanti segnali di incremento: in quella stessa settimana, il Nord-Est (Emilia-Romagna, Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia) chiude a +2,48%, il Centro (Toscana, Umbria, Marche, Lazio e Sardegna) a +2,47%, e il Nord-Ovest (Piemonte, Valle D'Aosta, Liguria e Lombardia) a +2,26%.

«Quando si mappano i pesi del fatturato nei quattro macro-territori del Paese spiega GDO News - si è sempre saputo che il Nord ovest, ricco e pieno di grandi strutture, è quello che incide maggiormente sul totale fatturato. È per questo che tutti i fornitori hanno come obiettivo quello di occupare questa parte del paese con i propri prodotti. Non solo, la stessa Gdo è molto interessata ad entrare in questo mercato, come si nota dagli investimenti dei grandi discount in questa zona, le aperture dei gruppi veneti e l'espansione di Conad con l'acquisizione di Auchan». Il Nord est, al contrario, «è un territorio con meno popolazione e con città meno grandi. Non è un caso che qui gli ipermercati hanno un peso diverso. Il fatturato di questa parte del Paese è sempre stato inferiore a quello del Centro e la ragione è sempre stata determinata da due grandi fattori: il primo è la vastità del territorio che dalla Toscana arriva sino all'Abruzzo ed alla Sardegna. Il secondo è il grosso peso del fatturato di Roma, la capitale».

Al Sud invece gli spazi di crescita e dunque di investimento sembrano più possibili (anche se l'effetto riduzione dei piccoli esercizi commerciali, specie nei centri storici, si annuncia molto robusto). «La mappa della grande distribuzione è differente, i pesi dei territori sono cambiati ed il risultato non è scontato». Di sicuro, il mercato, l'industria da un lato, e la Gdo dall'altro, stanno tenendo conto dei cambiamenti in atto», spiega il portale. E in effetti il momento sembra propizio: i dati degli ultimi bilanci di esercizio pubblicati dai protagonisti della Gdo indicano infatti che tutti i cluster di vendita, ovvero dai Liberi servizi, Supermercati, Ipermercati sino ai Discount, hanno realizzato

complessivamente un fatturato di oltre 114 miliardi di euro lo scorso anno con un incremento del 6% rispetto all'anno precedente (107,5 miliardi). L'evoluzione più incisiva (+9,8%) nonché la quota di mercato più ampia (36,4 miliardi di euro) è stata quella che comprende i negozi con metrature da 801 a 1.500 metri quadri, mentre hanno incrementato del +7,7% i punti vendita tra i 1.501 e 2.500, passati da 14 a oltre 15 miliardi. Nel solo mese di dicembre, i ricavi della Gdo a totale Italia Omnichannel sono stati pari a 9,9 miliardi di euro con una crescita del 6,8% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

## L'INFLAZIONE

E il peso dell'inflazione che ha sicuramente zavorrato il potere d'acquisto degli italiani e del Sud in particolare? L'indice di inflazione teorica nel Largo Consumo Confezionato (LCC) ad ottobre scorso si era attestato a quota 7,2%, in calo rispetto a settembre, mentre la variazione reale dei prezzi è stata del 6,3%. La tendenza al risparmio da parte delle famiglie italiane, che anche ad ottobre hanno ridotto il mix del carrello dello 0,9%, è un dato di fatto ma le previsioni sono confortanti, almeno a breve termine: e per i progetti della Gdo è sicuramente un'altra buona notizia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Secondo la scienza ci sono profili con picchi di rendimento in orari diversi. E ora le aziende cominciano ad assecondare i propri dipendenti



SMART WORKING

# All'alba o al tramonto Grazie al "cronolavoro" la produttività cresce

di Irene Maria Scalise

ROMA - Francesca è una insonne cronica e per il suo lavoro di grafica rende al meglio dopo l'ora di cena. Marco si sveglia alle 5 tutte le mattine e sostiene che i suoi migliori progetti da architetto li ha disegnati all'alba. Luca è invece un tradizionalista: per lui sedersi alla scrivania alle 8 per alzarsi alle 17 è perfetto. Traduzione non tutti lavorano allo stesso modo. E il mondo si divide in due: gufi contro allodole. Un articolo della Bbc racconta che, specialmente dopo il Covid, la tendenza dei dipendenti è quindi di spingere le aziende a farli lavorare quando sono in grado di dare il meglio.

Coniato originariamente dalla giornalista Ellen C Scott, il "cronolavoro" consente di abbandonare gli orari di ufficio standard e scegliere ritmi che corrispondono invece ai loro cronotipi personali, l'ora naturale in cui i loro corpi vogliono dormire. Ma quanti sono questi cronotipi? Per il "medico del sonno" Michael Breus, sono addirittura quattro. Secondo le sue indagini, il 55% delle persone riscontra il picco di produttività a metà giornata (dalle 10 alle 14); il 15% è più adatto a partire la mattina presto; il 15% preferisce lavorare fino a tarda notte, e il 10% ha un ritmo circadiano più irregolare, che può variare di giorno in giorno.

Le esigenze delle aziende spingono invece le persone a lavorare a ritmi più tradizionali. Di conseguenza la giornata lavorativa di otto ore dalle 9 alle 17 è ancora la norma. Paladina del diritto alla disconnessione è la statistica Linda Laura Sabbadini: «La formula dello smart working ha reso le persone anche molto sole, io sono per una formula ibrida in cui in parte si può lavorare da soli anche assecondando i propri orari, ritmi ed esigenze e in parte si torna al lavoro in presenza dei colleghi». Anche in Italia si sta iniziando a percorrere la strada del cronolavoro. Spiegano in Robert Walters Italia: «Grazie a questa modalità un professionista non solo guadagna flessibilità nella sua vita personale, ma può anche adattare il proprio orario lavorativo in base a quello che ritiene essere il momento più produttivo della sua giornata. Questo è un modello ricercato soprattutto dai profili senior con responsabilità familiari e dai profili junior del settore tecnologico, che sono sempre più inclini alla flessibilità». E anche il gruppo finanziario-assicurativo Sace ha dato il via a Flex4Future, una nuova orga-

nizzazione del lavoro flessibile fondata su fiducia reciproca e responsabilità, che coinvolge per la prima volta i 950 lavoratori. Sace Flex4Future sarà oggetto di studio da parte dell'Osservatorio Smart Working della School of Management del Politecnico di Milano per

monitorarne l'efficacia sia in termini di produttività che di benessere.

In un sondaggio condotto su quasi 1.500 lavoratori americani il 94% afferma che vorrebbero cambiare le cose, e il 77% ha affermato che l'orario di lavoro standard imposto ha influito sulle loro prestazioni. A chi

piace di più il cronolavoro? Soprattutto a quelli più giovani, piace l'idea di adattare i propri orari alle ore più produttive, ma anche molte aziende cominciano ad esserne entusiaste. Consentire al personale di lavorare quando è al meglio potrebbe aumentare le prestazioni e il be-

nessere, con un effetto positivo sulla fidelizzazione dei dipendenti. «Se i lavoratori sono felici e il loro manager sono d'accordo, è più probabile che rimangano nell'organizzazione», dice un direttore del personale.

Al netto degli entusiasmi il cronolavoro non è ancora un fenomeno diffuso. Molte aziende lo trovano non convenzionale o lamentano che non può funzionare per l'organizzazione globale perché non permette di interagire con fattori esterni, come orari di Borsa o rapporti con i clienti. Un esempio di cronoproductività ben avviato? Nessuno dei 17 dipendenti della piattaforma di lavoro Flexa con sede a Londra segue lo stesso modello di lavoro. Alcuni iniziano alle 07:30, altri non si collegano prima delle 11:00 e lavorano fino a tarda sera. ©REPRODUZIONE RISERVATA

Lo scrittore

“Sempre dopo cena al buio idee più calde”



▲ Marco Balzano

“L'insonnia mi aiuta e posso andare avanti per quattro cinque ore. A fine giornata l'atmosfera più intima aiuta a fare i conti con se stessi”

“Il senso della scrittura è fare i conti con se stessi e questo di notte è più facile”, spiega il premio Campiello Marco Balzano, insegnante alla scuola Belleville del corso “Scrivere di notte” ed autore del libo appena uscito Café Royal.

**Cosa influenza di più la sua scrittura?**  
«Soprattutto il luogo ha un ruolo determinante ed ha una ricaduta sulla mia capacità creativa più dell'orario ma, per esempio in estate, mi riesce molto più facile scrivere di notte perché è uno spazio di forte individualità. La stessa sensazione l'ho avuta quando i miei figli erano molto piccoli e allora la notte era il momento migliore e mi ritrovavo completamente».

**Quanto riesce a scrivere senza interrompersi quando lavora?**

«Io sono un metodico quindi vado avanti per quattro cinque ore e in questo senso se inizio a scrivere dopo cena l'insonnia mi aiuta».

**“Scrivere di notte” è anche il nome di un suo corso di scrittura alla scuola Belleville.**

«Sì ed è uno dei miei preferiti. Io ho cominciato ad insegnare alle scuole serali e quando alla Belleville abbiamo avuto l'idea di un corso dedicato agli studenti lavoratori è stata una grande soddisfazione perché hanno incredibile forza di volontà per riuscire a scapicollarsi ad un corso dopo una giornata faticosa e per trovare le energie per fare del pendolarismo».

**Cosa aggiunge la notte alla creatività?**

«La notte banalmente si hanno le idee calde sulle cose che sono accadute durante la giornata, se la mattina si è più ordinati con il buio c'è un'atmosfera più intima e calda che spinge a fare i conti con se stessi che è poi il senso della scrittura».

— I.M.S. ©REPRODUZIONE RISERVATA

Il manager

“Con la sveglia alle 4 guadagno tempo libero”



▲ Stefano De Martin

“Non capisco chi nelle grandi città si mette in macchina quando le strade sono già bloccate. Cominciare bene aiuta a tenere la mente in equilibrio”

di Rosaria Amato

Sveglia alle 4, rassegna stampa, ginnastica o corsa, poi in aereo, o in treno. Stefano De Martin, ceo di 4Shiva, azienda che si occupa di consulenza e formazione, e presidente di Manageritalia Friuli Venezia Giulia, non è un "allodola" per scelta: «Il posto in cui vivo, Trieste, mi ha costretto ad adattare il mio orologio biologico. Essendo in una Regione fuori dal mondo dal punto di vista delle infrastrutture, per andare a Roma, Milano, o Torino, devo alzarmi alle 4».

**Enel weekend, oppure quando lavora a Trieste?**  
«Anche il sabato, alle 6 sono già in piedi»

**Però la sua non è una vera scelta. O lo è diventata?**

«Anni fa ogni ora libera era un'ora in più per lavorare. Ma dopo una certa età invece si apprezza il tempo libero. Alzandomi molto presto, ho a fine giornata tempo da dedicare a una mostra, o comunque a me stesso».

**Non tutti saranno mattinieri come lei.**

«È il mio eterno problema: la gente che arriva trafelata alle nove meno un minuto e poi va di corsa a parcheggiare la macchina. Io li guardo senza comprendere: già siamo abbastanza stressati, che senso ha mettersi in macchina così tardi in città come Roma, o Milano, quando già le strade sono bloccate? Se si comincia la giornata così è difficile ragionare in modo logico, fare una buona analisi delle situazioni. Per me leggere i giornali la mattina presto è fondamentale, per tenere la mente in equilibrio».

**Al mattino trova anche il tempo per fare sport?**

«Quando ho la fortuna di essere a casa mia il cagnolino è uno dei motivi per uscire presto. Se sono fuori, in hotel la prima cosa che guardo è se c'è una palestra. Ma a Roma va bene anche una corsa sul lungotevere».

©REPRODUZIONE RISERVATA

## LE SFIDE DELL'ECONOMIA

L'INTERVISTA

## Emma Marcegaglia

# “Trump un pericolo per le nostre imprese Debito Ue per correggere il Green Deal”

L'ex numero di Confindustria mercoledì guiderà il Forum B7 al G7 di Verona: “La globalizzazione non funziona. Ma il ritorno del protezionismo ci affosserebbe. Lo Stato metta in sicurezza l'Ilva, poi i privati entreranno”

**S**piega Emma Marcegaglia che gli imprenditori delle prime sette potenze industriali del pianeta hanno due fantasmi da scacciare. Uno è la debolezza dell'Europa, stretta tra «approccio burocratico alla transizione green» e Unione ancora troppo flebile. L'altro si chiama protezionismo, che rischia di trovare nuova linfa nel ritorno di Donald Trump dopo essere già tornato di moda tra guerre e sovranismi. Marcegaglia mercoledì a Verona guiderà per Confindustria il B7 Italy 2024, il forum del mondo del business delle prime sette economie che precede il G7 di giovedì.

**Che cosa direte ai ministri del G7?**

«Arriveremo con un documento che metterà sul tavolo l'urgenza di quattro temi concreti da affrontare subito. Il primo è l'intelligenza artificiale, che se ben gestita può aumentare la competitività. Il secondo sono le catene del valore: la globalizzazione come l'abbiamo conosciuta finora non funziona più, ma temiamo che si torni a chiudere troppi i mercati, vediamo molte tentazioni protezionistiche che ci preoccupano molto. Il terzo è il clima: diciamo sì alla transizione, ma con meno burocrazia e massima neutralità tecnologica. Infine la partecipazione al lavoro di donne e giovani: servono nuove politiche di formazione e libera circolazione dei talenti nei Paesi del G7».

**Voi temete il protezionismo, ma la globalizzazione ha fatto esplodere le disuguaglianze. E mostrato i suoi limiti davanti a pandemia e guerre.**

«Va trovato un nuovo equilibrio. La pandemia ha fatto saltare le catene del valore. Questi anni ci hanno insegnato che non si possono scegliere i fornitori, a partire dalle materie prime, solo seguendo il criterio della convenienza economica. Ma il protezionismo non è meno pericoloso: corriamo il rischio di chiuderci troppo. Non abbiamo un approccio naïf: capiamo che, con uno scenario geopolitico come l'attuale, temi quali la sicurezza economica e lo screening degli investimenti esteri hanno rilevanza, ma ripetere, serve equilibrio, perché il protezionismo costa».

**Un possibile ritorno di Trump vi spaventa in questo senso?**

«Se Trump vincessesse e facesse quello che sta dichiarando, correremmo rischi significativi: un forte protezionismo, tensioni ancora maggiori con la Cina, l'idea di fare business solo con gli amici. Italia ed Europa sono esportatori, subirebbero i danni maggiori. Metteremo questo tema con forza all'attenzione del

G7. Un mondo diviso in blocchi rischia di essere un mondo meno democratico».

**L'America che vota Trump ha questa sensibilità? Anche tra gli imprenditori?**

«Le dico solo che l'American Chamber of Commerce sta chiedendo di sostenere la libertà di fare impresa. Se perfino negli Stati Uniti si avvertono troppe chiusure al mercato, può capire quanto sia concreto il pericolo».

**Che cosa c'è di sbagliato nel Green Deal europeo?**

«L'approccio burocratico-ideologico e la mancanza degli investimenti necessari. Finora Bruxelles ha imposto regole troppo rigide su emissioni e auto, ma così ha penalizzato le imprese. Che pure sono assolutamente a favore della transizione».

**In che modo vi aspettate che**

GABRIELE DE STEFANI



Emma Marcegaglia guida il B7 Italy 2024, il forum tra le associazioni di industriali delle prime sette economie del mondo

“

La Bce tagli i tassi  
È l'unico stimolo possibile nel breve  
L'inflazione ha frenato

Troppa ideologia sulla transizione  
Così l'Europa rimarrà tagliata fuori

la prossima Commissione corregga la rotta?

«Partiamo da due presupposti. Il primo: la domanda di energia crescerà, anche per la diffusione del digitale. Il secondo: per la transizione servono grandi capitali, pubblici e privati».

**Come si risponde a queste due esigenze?**

«In primis con la neutralità tecnologica: va bene qualunque tecnologia riduca le emissioni. E poi con risorse davvero ingenti. L'Ira di Biden ha attirato capitali e imprese negli Usa: le aziende vanno dove ci sono le condizioni migliori, dobbiamo attrezzarci o l'Europa perderà la leadership sulle tecnologie green».

**Draghi dice che serve debito comune europeo proprio per questo. Condivide?**

«È una necessità. Così com'è necessario uniformare le regole a livello di G7. C'è un divario crescente di competitività soprattutto tra Europa e Usa. Per contare di più l'Ue deve assolutamente colmarlo».

**In che senso?**

«Non puoi fare due transizioni, digitale ed energetica, senza fondi comuni europei. L'alternativa qual è? Gli aiuti di Stato nei singoli Paesi. Cioè la Germania può dare sussidi perché ha denaro, ammesso che siano sufficienti, e gli altri Paesi no. Il che significa rompere il mercato unico, una delle più grandi conquiste nel percorso di integrazione europea, e non tenere insieme l'Ue. Guardi anche alla difesa: parlare di progetti comuni da un miliardo e mezzo fa sorridere. Se vogliamo obiettivi sfidanti, dobbiamo dotarci degli strumenti necessari».

**Difficile spingere sugli investimenti con tassi d'interesse a livelli record. Sul taglio del costo del denaro e sul debito comune c'è da vincere le resistenze dei Paesi del Nord.**

«Rispetto l'indipendenza della Bce, ma le economie stanno rallentando significativamente, così come l'inflazione. Che cosa stiamo aspettando? Il taglio dei tassi è uno dei pochi boost possibili per l'economia ora».

**Come giudica il lavoro del governo italiano a favore delle imprese?**

«Penso si sia mosso bene tra revisione del Prr, Industria 5.0, collocazione atlantica e critiche al Green Deal europeo. Ora è importante supportare al meglio gli investimenti per la competitività delle imprese e ridurre il debito».

**La transizione è decisiva anche per l'ex Ilva, in un settore che lei conosce bene. A che condizioni un privato oggi potrebbe investire su Taranto?**

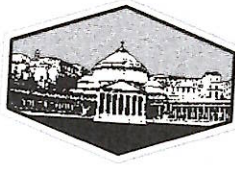
«Purtroppo non c'erano alternative all'amministrazione straordinaria e il governo ha individuato figure di alto livello. Ora è importante far ripartire la produzione e capire i veri numeri dell'azienda: indebitamento e investimenti necessari. Poi si potrà ripartire a partner privati».

**Il gruppo Marcegaglia è interessato?**

«Siamo da sempre i primi clienti di Ilva, che abbiamo già aiutato pagando le fatture in anticipo come chiesto dal ministro Urso. Per il futuro è presto per esprimersi. Aspettiamo che i commissari facciano il loro lavoro. L'Ilva va salvata: è decisiva per troppi settori della manifattura italiana».

## Viaggiare con un clic

Con Google Street View puoi visitare il mondo senza allontanarti dalla tua scrivania. Esplora città mozzafiato come Roma, Firenze o Napoli, ma non solo...



La flotta di Street View a breve arriverà nella tua provincia!

Leggi su <https://www.google.it/streetview/understand/> la lista aggiornata delle città in cui sta circolando la nostra flotta.

Google  
google.it/streetview

Informativa privacy ai sensi dell'art. 13 del Codice privacy e degli artt. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679 (GDPR)

Al sensi del Codice privacy e del GDPR vi informiamo che le immagini raccolte dalla flotta di Street View saranno pubblicate per le finalità del servizio su Google Maps, offuscando i volti delle persone e le targhe dei veicoli, che quindi non saranno riconoscibili. In caso di errori del servizio potete segnalare eventuali problemi cliccando sull'apposita link posta in calce all'immagine. Per maggiori informazioni vi invitiamo a visitare la pagina <https://www.google.it/streetview/privacy/>

# Il Mezzogiorno è in attesa degli incentivi della Zes unica

*Per ora ancora operativo il bonus che premia chi sceglie di restare al Sud*

Alessandro Sacrestano

In attesa dei decreti attuativi che daranno piena operatività alla Zes unica nel Mezzogiorno, le imprese del territorio hanno potuto contare su una serie di ulteriori misure di sostegno con la medesima finalità di agevolare la nascita o lo sviluppo delle attività imprenditoriali nell'area.

Tra questi, il primato lo merita sicuramente il bonus disposto dall'articolo 1 della legge 28 dicembre 2015, n. 208, anche nella versione operativa nelle aree Zes di vecchia concezione e che ha contribuito non poco come volano agli investimenti. Gli elementi che hanno caratterizzato positivamente questa forma di incentivo si racchiudono in poche chiavi operative:

semplicità di accesso: per il riconoscimento del bonus era sufficiente presentare un'istanza telematica di facile approccio, cui l'agenzia delle Entrate, esperiti alcuni controlli di base, rispondeva con un provvedimento di concessione. La procedura si chiudeva in tempi rapidi, a volte in soli 30 giorni;

immediata fruibilità: l'incentivo veniva speso sotto forma di credito d'imposta, compensabile con ogni tributo o contributo suscettibile di esposizione sul modello di pagamento F24. In pratica, dal giorno successivo al provvedimento di concessione l'impresa poteva già cominciare ad utilizzare l'incentivo, abbattendo i flussi finanziari in uscita, ad esempio, per il pagamento dell'Iva e dei contributi previdenziali e le ritenute relative al personale;

ampio raggio di applicazione: l'incentivo veniva riconosciuto a tutte le imprese del Mezzogiorno. L'ambito operativo copriva tutti i settori di attività, con esclusione di quelli dell'industria siderurgica, carbonifera, della costruzione navale, delle fibre sintetiche, dei trasporti e delle relative infrastrutture, della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, nonché dei settori creditizio, finanziario e assicurativo e, più in generale, di quelle in difficoltà;

valore dell'incentivo: la norma attribuiva un bonus di tutto rispetto in relazione alla spesa sostenuta, quantificato nella misura del 45% alle piccole imprese, del 35% alle medie imprese e del 25% alle grandi imprese. L'unico neo di una procedura così rodada, probabilmente, è stato l'interlocutore nella fase dei controlli. L'agenzia delle Entrate è un ente i cui funzionari hanno un approccio alla verifica degli investimenti diversa da quella dei tecnici di altri ministeri, abituati ai controlli sulle

agevolazioni: questo ha portato spesso a una rigidità e un formalismo nei controlli che, in alcuni casi, ha vanificato tutti i benefici della misura.

L'altro grande motore di crescita per il territorio – soprattutto per le imprese in start up - è stato sicuramente Resto al Sud, un meccanismo di aiuto gestito da Invitalia. L'incentivo è previsto dall'articolo 1, del Dl 91/17, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 2017, n. 123. Hanno accesso ai benefici i soggetti di età compresa tra i 18 e i 55 anni che, all'atto della presentazione della domanda, siano residenti nelle regioni ammesse (Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia) o vi trasferiscano la residenza nei 60 giorni (120 per i residenti all'estero) successivi alla comunicazione dell'esito positivo dell'istruttoria.

La misura finanzia il 100% delle spese sostenute, entro il limite massimo di 50mila euro per ogni richiedente fino a un massimo di quattro. Le imprese individuali, invece, possono accedere a un finanziamento fino a 60mila euro. La norma accorda anche un contributo a fondo perduto per le spese ordinarie ( investimenti esclusi, dunque) nella misura di 15mila euro per le ditte individuali e le attività professionali svolte in forma individuale e 40mila euro per le società. Le agevolazioni sono concesse con un 50% di contributo a fondo perduto e un 50% di finanziamento bancario garantito dal Fondo di Garanzia per le Pmi, i cui interessi sono interamente a carico di Invitalia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Sud in controtendenza a +3,2% Traino da edilizia e ristoranti

*Nel Mezzogiorno 64mila nuove aziende nel decennio Addetti in lieve aumento*

Ma.Cas Mi.F.

Sessantaquattromila imprese in più rispetto al 31 dicembre 2013, iscritte nei registri delle Camere di commercio del Mezzogiorno alla fine dello scorso anno. L'incremento certifica un dinamismo imprenditoriale in controtendenza rispetto al trend negativo delle imprese al Nord e al Centro, che sembra volersi opporre ai tanti indici – economici e di Qualità della vita – che raccontano sempre il Sud come l'eterna coda d'Italia.

Mentre il Paese ha perso in tutto oltre 100mila imprese nel corso degli ultimi dieci anni, il saldo delle aziende registrate al Sud è salito del 3,2 per cento. Il dato, estratto dal Registro imprese da Infocamere per Il Sole 24 Ore, si pone in contrasto e solo in piccola parte controbilancia gli indici negativi di Nord (104.939 aziende perse) e Centro (63.827), che invece stanno vivendo – in alcuni territori – un vero e proprio spopolamento imprenditoriale (si veda l'articolo a pagina 2).

Tra il 2013 e il 2023 a trainare le nuove imprese del Mezzogiorno sono stati due settori: le costruzioni - con un saldo positivo di 8.237 aziende, a fronte delle 32.798 perse dal Nord e le quasi 16mila sparite al Centro – e i servizi di alloggio e ristorazione (+31.132, pari a una crescita del 25,4%, oltre il doppio dell'incremento italiano) con oltre 20mila nuovi ristoranti e 10mila nuove strutture ricettive. I dati, insomma, raccontano un Sud che sta investendo nei servizi per rispondere a una domanda turistica in aumento, al netto del biennio pandemico.

Parzialmente collegate a questo filone anche le attività immobiliari: hanno fatto segnare un +43,1% contro un +6% su scala nazionale. «Al Sud c'è stato un inevitabile ritorno all'economia locale – spiega il professor Giulio Sapelli, economista nel cda della Fondazione Eni Enrico Mattei –. Il tessuto comunitario si è meno disperso, con molte persone che, anche sotto la spinta “positiva” della pandemia, hanno deciso di ritrasferirsi nei luoghi di origine. Alcuni giovani, poi, hanno ritenuto migliore per la loro carriera rimanere al Sud, dove la famiglia è meno disgregata, investendo nel territorio attraverso le imprese».

Le aziende, in un territorio in cui i tassi di disoccupazione in generale e di quella giovanile sono tra i più elevati d'Europa e dal quale la popolazione attiva tende a fuggire (secondo l'Istat nel 2061 gli ultrasessantenni saranno il 30,7% della popolazione residente nel Mezzogiorno), rappresentano in molti casi l'unica

possibilità di carriera. Con una spinta che arriva anche dagli incentivi per il Sud (si veda il pezzo sotto).

Il progressivo sgretolarsi del tessuto manifatturiero che si riscontra nelle imprese del Mezzogiorno (dove, peraltro, l'industria alimentare e quella delle bevande sono in crescita) a favore di un aumento delle realtà del terziario rappresenta, di fatto, un trend nazionale: al 31 dicembre 2023 le imprese manifatturiere in Italia erano 511.747, oltre 84mila in meno (-14,2%) rispetto allo stesso giorno del 2013. Di contro, negli stessi anni le aziende di servizi di alloggio e ristorazione sono salite a livello nazionale del 11,2%, le attività professionali scientifiche e tecniche del +25,6% con oltre 50mila imprese registrate in più, al netto delle cessazioni.

Un vero e proprio cambiamento di paradigma sta spingendo le imprese a una serie di cambiamenti, come quello che - molto lentamente - sta interessando la dimensione delle aziende: il 92,6% delle imprese italiane rimane entro i nove addetti, dal 2013 sono lievemente aumentate in tutte le macro aree geografiche le aziende con un numero superiore di dipendenti. A fronte di un calo delle micro imprese del 5,4% a livello nazionale, le fasce 10-49, 50-249 e oltre 250 addetti sono cresciute rispettivamente del 22,7%, 31,1% e 31% con picchi che, al Sud, hanno raggiunto il +42,7% (10-49 addetti) e +49,8% (50-249 addetti). «Per uscire da un periodo di crisi le imprese mettono in moto forme di resilienza che prevedono l'adattamento ai nuovi scenari - spiega il professor Sapelli -. Anche grazie agli incentivi governativi le aziende hanno incrementato gli addetti, in modo sostanziale ma comunque lieve, anche per rispondere alla maggiore esigenza di esportazione. Un buon segno». Secondo Sapelli lo spostamento dell'asse imprenditoriale dalla produzione ai servizi è frutto di un cambiamento che ha portato le imprese a «operare nel terziario per sostenere aziende straniere: stiamo diventando distributori di merce prodotta all'estero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Dal 1° ottobre nei cantieri obbligo di patente a punti per imprese e autonomi

*I 30 crediti iniziali potranno essere decurtati per provvedimenti definitivi*

Gabriele Taddia

Con il decreto-legge 19/2024 l'Esecutivo ha introdotto, dal 1° ottobre, la cosiddetta "patente a punti" per le imprese e i lavoratori autonomi che operano nei cantieri temporanei o mobili: un meccanismo che, nelle intenzioni del legislatore, dovrebbe incentivare il rispetto delle norme in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro e penalizzare (fino alla sospensione della operatività) i lavoratori autonomi e le imprese poco virtuose nelle quali datori, dirigenti e preposti si siano visti comminare provvedimenti definitivi relativi a violazioni delle disposizioni in materia di sicurezza sul lavoro. Il nuovo strumento è stato introdotto con la sostituzione dell'articolo 27 del Dlgs 81/2008.

## **Il rilascio della patente**

La patente è rilasciata, in formato digitale, dalla sede territoriale dell'Ispettorato nazionale del lavoro previa verifica del possesso di una serie di requisiti dettagliatamente specificati nella norma: iscrizione alla Camera di commercio, adempimento, da parte del datore di lavoro, dei dirigenti, dei preposti e dei lavoratori dell'impresa, degli obblighi formativi previsti dall'articolo 37 del Testo unico sulla sicurezza lavoro: adempimento, da parte dei lavoratori autonomi, degli obblighi formativi, possesso del Documento unico di regolarità contributiva (Durc) in corso di validità, possesso del Documento di valutazione dei rischi; possesso del Documento unico di regolarità fiscale (Durf). In attesa del rilascio della patente, sarà comunque consentito alle imprese e ai lavoratori autonomi di operare nei cantieri.

## **Il sistema dei crediti**

La patente è dotata di un punteggio iniziale di 30 crediti e consente di operare nei cantieri temporanei o mobili, con una dotazione minima pari o superiore a 15 crediti. Il titolo abilitativo è decurtato in seguito a «provvedimenti definitivi» emanati nei confronti dei datori di lavoro, dirigenti e preposti dell'impresa o del lavoratore autonomo secondo una graduazione così determinata: accertamento delle violazioni di cui all'Allegato I del Tus: 10 crediti in meno; accertamento delle violazioni che espongono i lavoratori ai rischi indicati nell'Allegato XI: 7 crediti; provvedimenti sanzionatori previsti dalla legge 73/2002 (lavoro irregolare): 5 crediti.

Comporta inoltre decurtazione dei crediti il riconoscimento della responsabilità datoriale di un infortunio sul luogo di lavoro da cui sia derivata:

la morte di un lavoratore : 20 crediti;

un'inabilità permanente al lavoro, assoluta o parziale: 15 crediti;

un'inabilità temporanea assoluta che comporti l'astensione dal lavoro per più di quaranta giorni: 10 crediti.

Nei casi di infortuni da cui sia derivata la morte o un'inabilità permanente al lavoro, assoluta o parziale, l'Ispettorato nazionale del lavoro può sospendere, in via cautelativa, la patente fino a un massimo di dodici mesi.

## **Il recupero**

I crediti decurtati possono essere reintegrati in seguito alla frequenza, da parte del soggetto nei confronti del quale è stato emanato uno dei provvedimenti che comportano la decurtazione, dei corsi di formazione in materia di sicurezza. Ciascun corso consente di riacquistare 5 crediti (fino a un massimo di 15). Il punteggio è inoltre incrementato di 5 crediti per le imprese che adottano i modelli di organizzazione e di gestione previsti dall'articolo 30 del Tus. Non sono tenute al possesso della patente a punti le imprese in possesso dell'attestato di qualificazione Soa (articolo 100, comma 4, del codice dei contratti pubblici).

Con la modifica dell'articolo 90 del Dlgs 81/2008 la verifica del regolare possesso della patente è stato demandato al committente o al responsabile dei lavori. Lo svolgimento di attività in cantieri temporanei o mobili per coloro che hanno una dotazione di crediti inferiore a 15, comporta il pagamento di una sanzione amministrativa da 6mila a 12mila euro, e l'esclusione dalla partecipazione ai lavori pubblici per un periodo di sei mesi.

Il DI 19/2024, sulla carta, propone una vera e propria rivoluzione nel sistema di qualificazione delle imprese, ovviamente in attesa di verificare quali modifiche saranno apportate dalla legge di conversione e dato per scontato che la norma necessita di chiarimenti, ad esempio sulle modalità di presentazione dei documenti per ottenere la patente - rinviati a un successivo decreto ministeriale - e sui provvedimenti che legittimano la decurtazione, nonché sul recupero dei crediti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Sicurezza sul lavoro, la stretta parte da appalti e sommerso

*Decreto Pnrr. È in vigore l'obbligo di versare ai lavoratori impiegati nelle commesse retribuzioni allineate a quelle dei Ccnl più applicati nel settore. Aumentata del 30% la maxi-sanzione per gli irregolari*

Valentina Melis

Appalti e lavoro nero. Parte da questi due fronti la stretta stabilita dal Dl 19/2024 per aumentare la sicurezza sui luoghi di lavoro e nei cantieri. Il decreto in vigore dal 2 marzo (che comincia dalla Camera l'iter per la conversione in legge, Ac 1752) contiene una serie di interventi per dare attuazione al Pnrr, che nella missione 5 prevede l'implementazione di un piano nazionale di lotta al lavoro sommerso.

Le nuove misure sulla sicurezza, alle quali sono destinati 267 milioni nel triennio 2024-26, sono articolate su due binari: alcune sono già operative, altre entreranno in vigore dopo l'estate.

Sono già applicabili l'inasprimento della maxi-sanzione per lavoro nero e la reintroduzione delle sanzioni penali per la somministrazione illecita di manodopera e gli appalti che non hanno i requisiti previsti dalla legge. Entrano in vigore invece il prossimo 1° settembre le disposizioni per favorire la *compliance* contributiva dei datori e l'ingresso di 50 nuovi carabinieri addetti alla vigilanza sul lavoro. Debutterà infine il 1° ottobre – salvo rinvii in sede di conversione del decreto legge - la patente a punti per le imprese e gli autonomi che lavorano nei cantieri (si veda l'articolo a fianco).

Si stima che in Italia i lavoratori in nero – per i quali cioè non è mai stata fatta la comunicazione di inizio rapporto – siano 2,99 milioni. Un quarto opera nel comparto domestico, ma l'incidenza è forte anche in altri settori. Nel commercio si stima che gli irregolari siano 333mila, in agricoltura 220mila, nelle costruzioni 231mila. L'incidenza del numero di occupati irregolari sul totale, a livello nazionale è del 12 per cento. I lavoratori in nero, come si legge nel piano di lotta al lavoro sommerso messo a punto dal Governo, sono soprattutto persone poco istruite, giovani, donne e immigrati, perlopiù extracomunitari. E poiché c'è una correlazione fra lavoro irregolare e rischio di infortuni, il contrasto al sommerso è anche una chiave per provare a ridurre il numero degli incidenti.

Nel 2023 gli infortuni sul lavoro denunciati all'Inail sono stati 585.356 (in calo del 16,1% rispetto al 2022, ma il settore delle costruzioni segna un aumento del 4,1%) e quelli mortali 1.041 (-4,5% rispetto al 2022, quando ci furono 1.090 vittime).

La maxi-sanzione per lavoro nero aumenta dunque del 30%, con il consueto inasprimento in caso di recidiva (cioè se il datore di lavoro è stato già destinatario di sanzioni penali per gli stessi illeciti). La sanzione per ciascun lavoratore irregolare in caso di impiego fino a 30 giorni, va ora da 1.950 a 11.700 euro. Se il periodo di impiego supera i 60 giorni, la maxi-sanzione può arrivare a 46.800 euro. Ovviamente la durata effettiva dell'impiego in nero deve essere accertata.

Ai lavoratori impiegati negli appalti e nei subappalti dovrà essere versata una retribuzione in linea con quella del contratto collettivo nazionale e territoriale più applicato nel settore: questo per evitare l'aggiudicazione di appalti grazie a ribassi sul costo del personale.

Tornano le sanzioni penali per l'esercizio non autorizzato della somministrazione di lavoro e delle attività di intermediazione e ricerca del personale (oltre all'ammenda che era già prevista ed è stata inasprita).

Arresto fino a un mese anche nei casi di appalto o distacco privi dei requisiti di legge, sia per l'utilizzatore, sia per il somministratore, oltre all'ammenda di 60 euro per ogni lavoratore occupato e per ogni giornata di occupazione.

Per rafforzare i controlli, sarà raddoppiato il numero degli ispettori tecnici dell'Ispettorato nazionale del lavoro, cioè di coloro che fanno le ispezioni sui luoghi di lavoro: agli 877 già in organico, se ne aggiungeranno 716 fra il 2024 e il 2026. Da settembre sarà rinforzato con 50 persone anche il contingente dei carabinieri attivo nella vigilanza sul lavoro.

Per favorire l'emersione contributiva, dal 1° settembre saranno operativi una serie di incentivi per indurre chi ha debiti con l'Inps a mettersi in regola, ad esempio sconti sulle sanzioni. L'Inps potrà mettere a disposizione dei contribuenti informazioni in suo possesso o acquisite da terzi, relative a rapporti di lavoro non dichiarati o a contributi omessi, per favorire l'assolvimento degli obblighi contributivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Corriere della Sera - Sabato 9 Marzo 2024

## Corsa per Confindustria,

### i chimici non si schierano

### Gozzi alla resa dei conti

Per il vertice considerati in pole position Garrone e Orsini

di Rita Querezè

Corsa per la presidenza di Confindustria a un giro di boa. I «saggi» dell'associazione ieri sono stati in Federchimica, oggi saranno a Padova e lunedì completeranno a Napoli il giro delle consultazioni di territoriali e categorie. Si possono quindi tirare un po' di somme rispetto all'attuale posizionamento dei quattro candidati: Edoardo Garrone, Antonio Gozzi, Alberto Marenghi, Emanuele Orsini.

Garrone è stato ammesso da subito al voto del 4 aprile in quanto insieme con la presentazione della candidatura aveva certificato il sostegno del 20% dell'assemblea (dalla sua il Nord Ovest, in particolare il Piemonte e un pezzo di Lombardia, compresa Assolombarda, la territoriale più pesante del sistema).

Orsini avrebbe a sua volta acquisito il 20% del supporto dell'assemblea grazie al sostegno di quasi tutta l'Emilia Romagna, la Toscana, Unindustria Lazio, Trento e Bolzano, Sardegna, Sicilia, Confindustria Ceramica.

Il terzo candidato, Antonio Gozzi, sarebbe vicino al 15%. Avrebbe dalla sua Brescia, Bergamo, Napoli, Taranto, Ancona, il settore della carta-grafica, Assovetro, Federacciai, Federlegno. Infine Alberto Marenghi avrebbe un consenso dentro l'assemblea sotto il 5% e starebbe considerando l'idea di sfilarsi.

L'elezione

Il voto fissato per il 4 aprile, il ruolo delle società partecipate dallo Stato

Ieri Federchimica di fronte ai saggi ha evitato di schierarsi (anche perché divisa al suo interno, i voti sono stati 7 per Garrone e 5 per Gozzi) come del resto non si schiera Farindustria. La stessa cosa dovrebbero fare oggi anche Confindustria Veneto Est (che da sola pesa il 5,1% dell'assemblea) e Confindustria Vicenza (2,5%). Sarebbero stati voti preziosi per Gozzi per superare l'asticella del 20%, ma nulla da fare.

Il 21 marzo toccherà comunque ai saggi decidere chi ammettere al voto del consiglio generale del 4 aprile, l'esclusione di chi non arriva al 20% dei voti dell'assemblea non è automatica. Certo è che dal 21 marzo in poi comincerà una nuova fase della partita. I 185 voti del consiglio vanno in pratica conquistati uno per uno e nulla è scontato.

Da notare: cruciale potrebbe essere la posizione delle aziende a controllo pubblico. Dal ministero dell'Economia sarebbe uscita l'indicazione di stare un passo indietro, almeno per ora, vista anche la fluidità della situazione.

Per Garrone

Assolombarda si è schierata a sostegno della candidatura del presidente di Erg

Ma la corsa a conquistare il consenso dei grandi elettori vicini a Enel, Eni o Fincantieri è già partita. I candidati si confronteranno il prossimo 14 marzo in Confindustria Lombardia.

# Corriere della Sera - Domenica 10 Marzo 2024

**Confindustria,**

**il Sud in campo Gozzi, caccia**

**all'ultimo voto**

**La Lente**

di Rita Querzè

Consultazioni dei «saggi» di Confindustria ieri a Padova. In pratica il Veneto intero ha rinunciato per ora a schierarsi a favore di uno dei quattro candidati alla presidenza: Edoardo Garrone, Antonio Gozzi, Alberto Marengi ed Emanuele Orsini. Insieme le territoriali Veneto Est, Vicenza e Verona hanno un peso decisamente rilevante, pari al 9,2% dell'assemblea generale. Treviso ha sostenuto Gozzi a spada tratta ma alla fine in consiglio di presidenza ha prevalso Garrone per tre voti. A questo punto l'ultima tappa dei saggi sarà domani a Napoli. I territori di Napoli e Benevento si sono già schierati per Gozzi, quello di Avellino sarebbe pronto a farlo. Salerno è per Garrone. Da Napoli i saggi audiranno in teleconferenza anche Federchimica (l'incontro era originariamente previsto venerdì scorso). L'associazione è chiusa nel massimo riserbo. Il 21 marzo i saggi diranno chi sono i candidati ammessi al voto. Garrone lo è già di diritto, Orsini avrebbe i sostegni necessari. Gozzi è determinato a ottenere i supporti che servono. Dalla sua avrebbe già, oltre a un pezzo di Campania, Bergamo, Brescia, Cremona, Savona, Taranto. E poi, tra le categorie, Federacciai, Sistema Moda, Assovetro, Anima, Anfia, Federbeton, Unem, Confitarma.