



CONFINDUSTRIA  
SALERNO



*SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE*

**MERCOLEDI' 17 LUGLIO 2024**

## Tangentopoli e mafie Un talk con Gratteri

### FESTIVAL DELLE COLLINE MEDITERRANEE

Sarà Nicola Gratteri, Procuratore capo di Napoli, il protagonista del talk “Da Tangentopoli alla lotta alle mafie”, che inaugura stasera, alle 20.30, la quinta edizione del Festival delle Colline Mediterranee, nell’anfiteatro della Tenuta dei Normanni, a Salerno.

Il dibattito prenderà le mosse dal libro “Il Grifone. Come la tecnologia sta cambiando il volto della ‘Ndrangheta” (Mondadori).

Gratteri, che dialogherà con l’inviato di *Repubblica* Dario Del Porto, sarà insignito del “Premio Il Normanno”, che ogni anno viene conferito dall’associazione culturale “Do.Po.”, promotrice del Festival, a personalità che si sono distinte per il loro impegno a favore della collettività in campo sociale, culturale, scientifico, economico.

Ospiti della prima serata, promossa in collaborazione con l’Associazione Nazionale Magistrati e l’Ordine dei Giornalisti della Campania, Ottavio Lucarelli (presidente Odg Campania) e Mariella Zambrano (Presidente Anm Salerno).

I due successivi appuntamenti della prima settimana del Festival sono all’insegna della grande musica, con il concerto Fabrizio De Andrè o... de “La Cattiva Strada” e lo show “Magical Mystery Story – Now and then”.

Venerdì 19 luglio (ore 20:30) sul palco dell’arena dei Normanni si esibirà

l’ensemble “Manù Squillante with Martucci’s Friends”, che tributerà un omaggio alle canzoni indimenticabili di Fabrizio De Andrè, a 25 anni dalla sua scomparsa. Il concerto è organizzato in collaborazione con il Conservatorio “Giuseppe Martucci” di Salerno.

La terza serata del Festival, domenica 21 luglio (ore 20.30), catapulterà il pubblico in un viaggio straordinario tra gli storici successi dei Beatles, interpretati dai The Beatbox e raccontati da Carlo Massarini, il conduttore e giornalista che con “Mister Fantasy” ha fatto storia portando in Rai, per primo e prima di MTV, la “musica da vedere”.

*(red.spet.)*

riproduzione riservata



**Nicola Gratteri Procuratore della Repubblica al tribunale di Napoli**

---

© la Citta di Salerno 2024

Powered by **TECNAVIA**

---

L'editoriale - È necessario rendere più agevole la percorribilità delle strade che nel fine settimana diventano impraticabili

# Inaugurato l'aeroporto: ora al lavoro per una efficace strategia turistica



L'aeroporto

di **Gennaro D'Anico**

Giovedì scorso, 11 luglio 2024, sono partiti ufficialmente i voli dal nuovo aeroporto di SalernoCosta D'Amalfi. La sua ubicazione strategica, tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano - a 45 km dalla città di Amalfi e 21 km dalla città di Salerno -, permetterà sicuramente un maggiore sviluppo turistico per le zone limitrofe e una migliore connessione tra le aree della Campania. La speranza, ormai divenuta realtà, è quella di poter usufruire di uno scalo che darà un importante impulso al turismo e all'economia della Campania, contribuendo a razionalizzare i volumi di traffico grazie ad una gestione sinergica, complementare e sostenibile del principale aeroporto campano, ovvero quello di Napoli-Capodichino. L'apertura del nuovo scalo - gestito da Gesac sin dal 2019 -, rappresenta un momento storico per Salerno e provincia segnando l'inizio di una nuova era. Ebbene si, quando la sua apertura sembrava ormai un'utopia, dopo la chiusura del 2016, si è avviato un iter che, dal 2020, ha portato in poco tempo alla riattivazione di un viatico fondamentale per un territorio che soffre della mancanza di adeguate infrastrutture utili ad incrementare la propria

attrattività turistica. Se ci si ferma ad osservare i dati, le stime prevedono che la riapertura dell'aeroporto SalernoCosta D'Amalfi porterà, nei primi sei mesi di servizio, circa 400mila persone - con

“  
**L'apertura del nuovo scalo rappresenta un momento storico per Salerno e anche per la sua provincia**  
”

una media di duemila persone al giorno -, divenendo così uno snodo turistico importante per la Costiera Amalfitana e il Cilento visitate, soprattutto d'estate, da migliaia di persone. In tal senso, compito della politica dovrebbe essere quello di sfruttare un momento così propizio e cogliere un'occasione di rilancio. Seppur consci della difficoltà della sfida, è il momento della programmazione. Agli amministratori viene richiesto un cospicuo investimento in termini di visione e di fondi pubblici nella prospettiva di inseguire uno

sviluppo e un netto miglioramento dell'offerta turistica che, oggi più che mai, risultano necessari. L'attivazione di navette e bus che dall'aeroporto conducano nelle diverse realtà costiere e viceversa rappresenta un punto di partenza su cui investire per far conoscere determinate realtà. Ma è evidente che ciò non basta. Serve urgentemente intensificare una

“  
**Si attende la realizzazione della metropolitana leggera che parta dal centro di Salerno**  
”

rete di infrastrutture che rendano più agevole la percorribilità di strade che, soprattutto nei fine settimana, non risultano facilmente percorribili a causa del traffico chilometrico. È questo un esempio di come la politica dovrebbe intervenire potenziando due arterie fondamentali della nostra provincia: Litoranea ed Aversana. E i territori? Anche alle amministrazioni locali serve in fretta cambiare passo. Si parte da una programmazione seria e una pianificazione turistica che guardi al turista italiano e straniero e lo invogli a trascorrere del tempo al sud. Notevoli passi in avanti sono stati fatti sotto questo punto di vista; le associazioni formatesi nel corso degli anni, unite all'aggregazione di attività e alla voglia di dialogare da parte di diverse realtà culturali e associative, hanno permesso la realizzazione di un'unità territoriale necessaria e che fa ben sperare per il futuro. Dall'unione di buoni intenti possono nascere le proposte migliori ed utili al territorio. La sfida è ardua e allo stesso tempo affascinante. La realtà di avere un aeroporto funzionante è cosa ottima, ma tutto ciò va accompagnato da un

cospicuo investimento in termini di visione e di fondi pubblici nella prospettiva di inseguire uno sviluppo e un netto miglioramento dell'offerta turistica che bisogna rincorrere ed attuare. Uno scalo così va certamente incontro a tutte le imprese turistiche e funge da stimolo a tutti gli operatori del settore di oggi e di domani ad investire nel miglioramento delle strutture e nell'organizzazione delle stesse puntando ad una offerta di qualità volta ad inquadrate finalmente il territorio posto a Sud di Salerno come ad una delle offerte turistiche di rilievo sul territorio nazionale. Accanto a tutto questo si prevede anche la nascita di infrastrutture come ad esempio l'allungamento della metropolitana di Salerno fino all'aeroporto: circa 9 km di linea e ben 5 fermate. Tanto c'è da fare e tanto c'è da migliorare. L'inaugurazione ha suscitato entusiasmo anche da parte di chi non credeva che fosse possibile. Ora la parola alla politica, alle amministrazioni locali, affinché un'opera strategica possa diventare un punto di svolta in chiave turistica ed aprire nuove prospettive di sviluppo.



Il fatto - Walter Angrisani interviene dopo la polemica di queste ore e le parole del sindaco Napoli

Regione Basilicata

# Aeroporto, «I costi sono stati concordati. Basta polemiche»

«**«Rischiando di restare per ore dinanzi lo scalo senza avere alcun cliente»**

di Erika Noschese

«Prima di intervenire il sindaco di Salerno dovrebbe almeno sapere quanto chilometri distano dalla città di Salerno all'aeroporto, non sono affatto una decina ma almeno il doppio». A parlare così Walter Angrisani, tassista salernitano che interviene in merito alla polemica relativa al costo del servizio per raggiungere lo scalo aeroportuale. Da Salerno, infatti, il costo è di cinquanta euro, come concordato con le istituzioni nel corso dei vari incorsi che si sono susseguiti fino al giorno dell'apertura del Salerno Costa d'Amalfi. «Una polemica strumentale quella che è stata sollevata, siamo noi tassisti a vivere i maggiori disagi ma nel frattempo continuiamo ad essere sotto attacco da parte di tutti, senza alcun rispetto per il nostro lavoro», ha aggiunto Angrisani ricordando che i tassisti fanno sosta dinanzi l'aeroporto in occasione dell'arrivo dei voli senza la certezza di avere clienti a bordo. «Questa sera (ieri per chi legge, ndr), ad esempio, ci sarà un solo volo a Salerno. Noi saremo lì con circa quindici auto ma chi ci garantisce

la possibilità di lavorare? Nessuno. Non sappiamo se le persone che arrivano a Salerno si sposteranno con i taxi o le navette, non sappiamo dove sono diretti e quanto lavoro avremo», ha detto ancora Angrisani raccontando che il primo passeggero sceso dall'aeroporto ha raggiunto la stazione di Montecorvino/Bellizzi, pagando il servizio solo 15 euro mentre altri sono stati raggiunti dai parenti e dunque non tutti



Taxi Salerno

«**Più persone a bordo così da contenere i costi, una polemica strumentale**

hanno avuto la possibilità di lavorare. «I prezzi sono stati concordati, prima dell'apertura ci sono state diverse riunioni in Provincia e fatico a capire la polemica, oggi spalleggiata anche dal primo cittadino Vincenzo Napoli - ha detto ancora il tassista - Si la-

mentano tutti dei 50 euro, nessuno delle difficoltà che invece viviamo». Walter Angrisani ha poi ricordato che si tratta di una tariffa fissa: «quando il cliente chiede di raggiungere l'aeroporto o il centro cittadino chiaramente noi prendiamo il tragitto più breve per non stressare il cliente ma se impieghiamo un'ora a raggiungere la destinazione o venti minuti loro pagano la stessa cifra, noi andiamo in perdita perché chiaramente se si resta bloccati nel traffico, come spesso accade, non possiamo servire altri clienti. La tariffa fissa dunque resta ancora un vantaggio per l'utente ma sem-

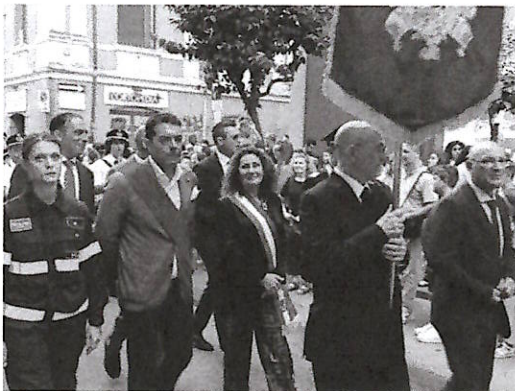
pre uno svantaggio per noi». A sollevare la polemica la ricevuta fatta girare da un cittadino salernitano, intenzionato a raggiungere il Costa d'Amalfi per un volo. «Non mi stupisce la sua polemica, ha più volte tentato di sollevare il caso ma anche a lui avevamo spiegato che si trattava di una cifra concordata con le istituzioni, a nostro parere anche giusta - ha detto infine il tassista - Un rapido calcolo: quattro persone a bordo del taxi, ciò significa che ciascuno pagherà poco più di 12 euro ed è possibile portare con sé anche un bagaglio di grandi dimensioni. Non sono costi eccessivi».

«Mantenere le quote consorzio scalo di Salerno»

Il presidente della Regione Basilicata Vito Bardi "alla luce della riattivazione delle attività commerciali presso l'aeroporto di Salerno -Pontecagnano sottoporà alla Giunta regionale l'opportunità che la Regione Basilicata mantenga le proprie quote nel Consorzio aeroportuale, sostenendo le politiche di rafforzamento della rete infrastrutturale lucana, inclusa la Pista Mattei a Pisticci Scalo, all'interno dello sviluppo della Zes unica". Lo annuncia una nota pubblicata sul sito dell'Ente avanzando la proposte che consentirebbe un collegamento con lo scalo. "Occorre registrare positivamente - dichiara Bari - il rilancio dello scalo aeroportuale di Pontecagnano che dal primo luglio, grazie al coinvolgimento di Volotea ed EasyJet, vede coprire cinque destinazioni estere e quattro nazionali, potenziando in modo rilevante il traffico aereo. Questo nuovo dinamismo potrà garantire peraltro migliori prospettive finanziarie per il Consorzio. Alla luce di questi fatti nuovi e delle opportunità che si aprono per il potentino e l'intera Basilicata di beneficiare della prossimità di questo scalo non ci sono ragioni per non intraprendere un nuovo percorso e riprendere un più intenso dialogo per massimizzare tutti i benefici che ne possono derivare". Nel giugno del 2022, ricorda la nota, "la Regione Basilicata aveva deciso di recedere dalla società Consorzio Aeroporto di Salerno - Pontecagnano a.r.l., a causa della tendenza negativa del fatturato legata all'inattività dell'aeroporto, avviando le procedure per la vendita della quota societaria (6,78%) tramite un avviso pubblico e ricevendo tre manifestazioni di interesse, due delle quali da membri della compagnia societaria. La Regione Basilicata possiede il 6,78893% del 5% di Gesac SpA, frutto della fusione della controllata Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi SpA". "In conclusione - dichiara il governatore della Basilicata - il rilancio delle attività aeroportuali indica una situazione in evoluzione, spingendo la Regione Basilicata a considerare diverse opzioni riguardo alla sua permanenza nella società e una precisa valutazione della quota in relazione al mercato attuale, elementi questi che verranno sottoposti alla coalizione di governo e alla Giunta regionale per le decisioni conseguenti".

La curiosità - Tanti i fedeli che non hanno fatto mancare la loro presenza in un giorno importante

## Madonna del Carmelo, in processione la vice sindaca Paky Memoli



Nella giornata di ieri, il rione Carmine in festa, per la celebrazione dedicata alla Madonna del Carmelo. E per l'occasione si è tenuta la consueta processione alla quale hanno preso parte tanti devoti. A rappresentare il Comune di Salerno la vice sindaca Paky Memoli: «Si celebra la Madonna del Carmelo e un pensiero va alla mia mamma, volata in cielo. Lei amavi partecipare a questa festa di gioia e di Fede e oggi io partecipo come delegata del sindaco ma soprattutto come donna di fede, come consorella dell'Arciconfraternita del Carmine affinché nei

nostri cuori sentimenti di invidia, di indifferenza, di solitudine, di violenza, di odio possano essere sostituiti da sentimenti di amore, di pace, di gentilezza e di altruismo. Perché la vita è un dono meraviglioso e va vissuto ogni giorno - ha dichiarato la vice sindaca Memoli al termine della cerimonia - La vita è la cosa più preziosa che abbiamo e le esperienze umane sono un viaggio straordinario, pieno di alti e di bassi, di gioie e di dolori, di incontri, di separazione. Un viaggio che ci insegna a crescere e diventare persone migliori. E non perdiamo mai la speranza».

# La svolta Costa d'Amalfi

## SARÀ POSSIBILE DIVERSIFICARE I FLUSSI E AVERE PIÙ SINERGIA CON LE DUE COSTIERE UNO STAND ALL'INTERNO DELLA STRUTTURA

Nico Casale

L'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi rappresenta «un fattore importante per la crescita e anche per la diversificazione del turismo archeologico e culturale sia a Paestum che a Velia». A dirlo è la direttrice dei Parchi archeologici di Paestum e Velia, Tiziana D'Angelo, che sta già pensando, tra le altre cose, a una navetta che colleghi i due siti allo scalo aeroportuale e a uno stand per la promozione nell'aerostazione.

Ritiene che l'aeroporto possa rappresentare un moltiplicatore di visitatori per i Parchi di Paestum e Velia?

«Sicuramente rappresenta un fattore importante per la crescita e anche per la diversificazione del turismo archeologico e culturale sia a Paestum che a Velia. I collegamenti sono qualcosa di fondamentale. Paestum è sufficientemente vicina all'aeroporto di Capodichino e quindi è sempre stata inclusa nelle destinazioni dei tour operator; Velia è stata a lungo penalizzata dalla distanza eccessiva con l'aeroporto di Napoli e, quindi, molte volte non contemplata come destinazione potenziale. Perciò, sul piano logistico, il Salerno-Costa d'Amalfi sarà fondamentale, non solo per la crescita dei numeri, ma anche per le tipologie di turismo. Inoltre, contribuirà a creare una sinergia più concreta tra il turismo della costiera amalfitana e il turismo culturale in Cilento».

Cosa ritiene prioritario, adesso, per accompagnare lo sviluppo dello scalo aeroportuale?

«L'aeroporto è aperto, ma è chiaro che restano le esigenze di collegamento. Quindi, sto già pensando a un potenziamento e a un ampliamento dei collegamenti tra l'aeroporto e le destinazioni di Paestum e Velia. Al contempo, bisogna pensare a rafforzare i collegamenti dei servizi pubblici, così da incentivare visite ed escursioni ai nostri due Parchi archeologici. Quindi, c'è ancora da lavorare sui collegamenti via terra perché ritengo fondamentale che si crei una rete attorno all'aeroporto».

Immagina un collegamento diretto, semmai con una navetta?

«Sì, anche perché non possiamo pensare che tutti i visitatori possano servirsi dei taxi o dei noleggi auto per raggiungerci. Tra l'altro, il servizio navetta lo abbiamo sperimentato anche nel collegamento tra Paestum e Velia. Dal 2022, abbiamo messo a disposizione un servizio navetta gratuito e ha avuto un notevole successo. Ma, noi abbiamo anche il vantaggio di avere una stazione ferroviaria all'ingresso della città antica a Paestum. Quindi, se venisse rafforzato il collegamento con la stazione di Pontecagnano, possiamo immaginare di sfruttare la rete ferroviaria. Torno, poi, sulla tematica della stazione di Velia Scavi, che era aperta e adesso non lo è più. Riaprire quella stazione ferroviaria consentirebbe anche un collegamento diretto con la stazione di Pontecagnano e, quindi, con l'aeroporto. Dall'aeroporto, bisogna cominciare a costruire, per i visitatori, degli itinerari perché il Salerno-Costa d'Amalfi non sia un aeroporto utilizzato solo come collegamento alla costiera amalfitana o a Salerno, ma se proponiamo ai visitatori itinerari diversificati riusciremmo a riorientare i nuovi flussi».

E sta pensando anche a uno stand dei Parchi di Paestum e Velia all'interno dell'aeroporto?

«Sì, stiamo discutendo su alcune strategie di promozione nell'aeroporto, valutando diverse forme, tra cui la possibilità di uno stand fisico. Per noi, è una risorsa notevole che non vogliamo sprecare».

Cosa raccontano i numeri più recenti del Parco?

«Un trend di crescita molto positivo e sano. Un'analisi dei flussi turistici ci mostra una crescita di diverse fasce di pubblico, tra cui gli alunni delle scuole. Nel 2023 e nella prima parte del 2024, assistiamo a una ripresa anche forte del turismo internazionale e un consolidamento di quello di prossimità. Sia a Paestum, dove ormai si è consolidata, che a Velia, dove si sta creando, siamo impegnati a realizzare una comunità territoriale con diverse iniziative, come

l'abbonamento annuale, l'organizzazione di rassegne di teatro e musica, in modo tale da trasformare i Parchi in luoghi di incontro, delle sorte di agorà. Nello scorso anno, per la prima volta, si è superato il mezzo milione di visitatori e, nella prima metà di quest'anno, è confermato questo orientamento di crescita e sviluppo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Cugini e compagni di classe il lavoro subito dopo il diploma

## DAVIDE E VITO LEO HANNO SOSTENUTO LE PROVE DI MATURITÀ AL GALILEO GALILEI E SONO STATI ASSUNTI DA DUE AZIENDE

### LA STORIA

Dalla maturità al mondo del lavoro. Il salto è breve, brevissimo. Il tempo di sostenere la maturità e poche ore dopo per i cugini Davide Leo e Vito Leo si sono spalancate le porte di una azienda. Assunzione e occupazione stabile in due diverse aziende salernitane. Dai banchi di scuola al posto stabile, tutto in meno di 48 ore. Un record che accade all'istituto superiore Galileo Galilei di Salerno, dove i cugini, già compagni di classe, si sono diplomati nei giorni scorsi. Sono il volto della scuola che si apre al territorio, che prepara i giovani da subito al mondo del lavoro. Sono il volto del riscatto del Sud che non ha bisogno di emigrare e fare le valigie per trovare lavoro dopo gli studi secondari. «In azienda, durante l'alternanza scuola lavoro - dicono i cugini - abbiamo capito a cosa serve quello che abbiamo studiato, ci siamo resi conto che anche le parti più noiose dello studio hanno un fondamento pratico molto importante. L'esperienza in azienda aiuta a dare significato agli aspetti teorici». Uniti nello studio. Uniti sul lavoro. Un legame indissolubile che s'intreccia con la scuola.

### I PERCORSI

Davide Leo, iscritto alla quinta B indirizzo meccanica e mecatronica, è stato assunto poche ore dopo il diploma presso l'azienda "CPS", esattamente a due giorni dal diploma. «Ci si sente molto bene ad entrare subito nel mondo del lavoro - racconta Davide - il segreto per questa occupazione lampo è stato sicuramente impegnarsi tanto nell'alternanza scuola lavoro e farsi notare appunto durante questo percorso ed è importante anche la volontà che si ha nel fare un determinato lavoro. La scuola - continua - ha avuto un ruolo fondamentale nel mio inserimento nel mondo del lavoro grazie appunto ai percorsi di alternanza scuola lavoro e grazie al mio prof-tutor Lucio Ciampi che si è messo subito a disposizione per i colloqui». Per Vito Leo stesso percorso in uscita: iscritto anche lui alla quinta B meccanica e mecatronica, è stato assunto presso l'ufficio tecnico dell'azienda "Sip&T" di Fisciano, prima ancora che effettuasse la prova orale dell'esame di stato. «È una sensazione bellissima, ho l'opportunità fin da subito di mettermi in gioco, utilizzare le basi insegnate a scuola mettendole in pratica e soprattutto acquisire nuove conoscenze - dichiara Vito - È importante avere molta determinazione e forza di volontà, bisogna avere il coraggio di mettersi fin da subito in gioco». Grande soddisfazione per il preside del Galilei, Emiliano Barbuto. «Seminari illustrativi, visite informative e conseguenti stage personalizzati per ciascuno studente costituiscono la formula vincente che ci permette di orientare lo studente verso le sue aspirazioni - assicura Barbuto - ma anche verso quei percorsi per i quali mostra più talento. In aggiunta, quest'anno, le nuove figure dei docenti tutor dell'orientamento e del docente orientatore ci hanno permesso di implementare un modello di approccio ai percorsi di studio o lavoro post diploma che è ancora più completo ed efficace».

g.soll.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ripristinate le corse per il campus di Fisciano

### Torna a pieno regime la linea 82 dopo l'appello del sindaco Squillante a Busitalia e Cascone

#### SARNO

#### SARNO

«Le corse da Sarno verso l'Università di Salerno sono garantite ». Così il sindaco di Sarno, **Francesco Squillante**, ha annunciato il ripristino della linea universitaria 82, la Sarno-Fisciano, che era stata temporaneamente sospesa durante il periodo estivo, creando notevoli disagi agli studenti.

La linea 82, fondamentale per gli studenti sarnesi che si recano al campus di Fisciano dell'Università di Salerno, era stata sostituita dalla linea 85, che però offriva solo una corsa mattutina verso l'ateneo e una al ritorno. Questo cambiamento aveva sollevato preoccupazioni tra gli studenti, spingendo il sindaco Squillante ad intervenire. Il primo cittadino, infatti, aveva inviato una nota a Busitalia e al consigliere regionale Luca Cascone, presidente della IV commissione consiliare Trasporti, sollecitando una soluzione rapida.

Ora grazie all'intervento di Squillante sono giunte rassicurazioni e una risposta positiva. La linea 82 sarà nuovamente operativa anche durante l'estate, garantendo un servizio regolare da lunedì al 9 agosto prossimo e poi dal periodo successivo che andrà dal 19 agosto al 31 agosto. «Abbiamo scongiurato disagi per gli studenti, garantendo un trasporto efficiente ed un diritto - ha affermato Squillante - . Ringrazio il consigliere regionale Luca Cascone e Busitalia per aver accolto positivamente

la richiesta avanzata qualche giorno fa. Questo consentirà agli studenti sarnesi di continuare a seguire le sessioni di esami e di laurea anche durante il periodo estivo », ha aggiunto Squillante, evidenziando l'importanza del trasporto pubblico per garantire agli studenti il diritto allo studio.

Il ripristino della linea 82, dunque, rappresenta una vittoria per la comunità studentesca di Sarno, assicurando continuità e accessibilità all'istruzione superiore anche nei mesi estivi. La decisione sottolinea l'importanza della collaborazione tra amministrazione comunale e regionale per rispondere alle esigenze degli universitari della zona.

riproduzione riservata



#### Ripristinata la linea 82 che collega Sarno al campus di Fisciano

---

© la Città di Salerno 2024

Powered by **TECNAVIA**

---

## Treni a singhiozzo per Salerno, disagi infiniti

### Odissea a causa dei convogli soppressi o bloccati a metà percorso senza preavviso

#### MERCATO SAN SEVERINO

##### MERCATO SAN SEVERINO

Treni cancellati da un momento all'altro, sembrano non avere fine i disagi sull'asse Mercato San Severino-Salerno.

Da tempo i residenti, ma in particolar modo i pendolari, sono sul piede di guerra per la carenza di collegamenti tra la Valle dell'Irno e il capoluogo. Al numero di convogli a disposizione dei viaggiatori, già di per sé ritenuto insufficiente, si aggiungono pure negli ultimi giorni alcune modifiche estemporanee ed imprevedute agli orari che fanno andare su tutte le furie chi attende il treno per andare al lavoro o altre esigenze. In qualche circostanza si tratta di vere e proprie soppressioni, a quanto pare senza preavviso, che si ripercuotono inevitabilmente sul modo in cui i pendolari affrontano e organizzano le loro giornate. Insomma, raggiungere Salerno da Mercato San Severino sembra essere diventata una vera e propria odissea.

Lo testimonia ad esempio quanto capitato solo pochi giorni fa quando due delle corse mattutine che consentono ai cittadini di spostarsi dalla Valle dell'Irno in direzione del capoluogo non sono giunte a destinazione. Lo hanno reso noto pure gruppi di attivisti che non da oggi, via social, denunciano i disagi per quanto riguarda la circolazione ferroviaria. «Ci segnalano che gli unici due treni che collegano Mercato San Severino a Salerno sono stati soppressi. Il primo delle 6.42 è bloccato a Pellezzano, mentre il secondo treno non è mai partito». Segnalazione datata 11 luglio, accolta come prevedibile da tante proteste e qualche commento

ironico. La sorte ha voluto che quello stesso giorno partissero i primi voli dal rinnovato aeroporto di Salerno. Sta di fatto che la situazione non è nuova.

Il tragitto dalla Valle dell'Irno (nella fattispecie da Mercato San Severino) a Salerno, della durata media di una quarantina di minuti, è peraltro pieno di insidie e non è neppure detto che venga percorso interamente dal convoglio: basti pensare alla fermata, ormai temutissima, presso la stazione ferroviaria di Fisciano, dove non di rado il treno in questione ha interrotto la sua corsa, con i passeggeri costretti a scendere in fretta e furia e cercare un mezzo sostitutivo per raggiungere l'agognato traguardo. I disservizi sono stati senz'altro condizionati dai lavori, con tempi molto lunghi, per l'elettificazione dei binari.

**Francesco Ienco**

riproduzione riservata



**La stazione ferroviaria di Mercato San Severino**

# Parte sabato il metrò del mare per il Cilento

## IL SERVIZIO ALICOST PREVEDE TRATTE PER SALERNO E PER LA COSTIERA ESCLUSA DALLA ROTTA L'AREA NAPOLETANA

### LA MOBILITÀ

Antonio Vuolo

Da sabato 20 luglio sarà possibile raggiungere anche con il trasporto marittimo la costa del Cilento. È stato ultimato l'iter burocratico con il decreto di autorizzazione della Regione Campania nei confronti di Alicost, la compagnia di navigazione aggiudicataria del servizio. Saranno due i collegamenti attivi, Salerno-Cilento e Costa d'Amalfi-Cilento. Fuori, invece, quest'anno la linea per Napoli e Capri. Nello specifico, la linea 1 collegherà Salerno (molo Manfredi) con i porti di Agropoli, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Casal Velino, Pisciotta, Palinuro e Camerota durante i fine settimana. La linea 2, invece, collegherà, dal lunedì al venerdì, Salerno, Amalfi e Positano con Agropoli e San Marco di Castellabate. Il servizio di collegamento marittimo, che inizialmente sarebbe dovuto partire il primo luglio, sarà prolungato fino al 30 settembre. Ieri, intanto, hanno dato già esito positivo i sopralluoghi eseguiti nei porti di Agropoli, San Marco di Castellabate ed Acciaroli, dal personale di Alicost. Oggi sono previsti sopralluoghi anche negli altri porti cilentani interessati dal servizio per verificare la possibilità di attracco in sicurezza dell'aliscafo jet. Non ci dovrebbero essere, però, sorprese negative. La compagnia di navigazione, che fa parte del gruppo Alilauro, di cui è presidente il senatore Salvatore Lauro ed amministratore Gennaro Esposito, sta predisponendo gli ultimi dettagli, con la distribuzione di materiale informativo e l'attivazione delle biglietterie, compresa quella online. Per i passeggeri, infatti, sarà possibile acquistare direttamente sul sito della compagnia i biglietti. La prima partenza è fissata per sabato mattina alle 8 dal molo Manfredi di Salerno con arrivo a Marina di Camerota alle 11.45. Nel mezzo, le fermate di Agropoli (ore 9), San Marco di Castellabate (ore 9.25), Acciaroli (ore 10), Casal Velino (ore 10.25), Pisciotta (ore 10.55), Palinuro (ore 11.25). Al ritorno, invece, si parte da Marina di Camerota alle 16.30 per arrivare a Salerno alle 20.15. Tutti gli orari ed i costi dei biglietti saranno disponibili nelle prossime ore anche sul sito [alicost.it](http://alicost.it).

Particolarmente complesso è stato quest'anno l'iter per l'affidamento dei collegamenti marittimi da e per il Cilento. Infatti, dopo il primo bando della Regione Campania andato deserto, la Direzione Mobilità ha dovuto predisporre un secondo avviso pubblico, rivedendo sia gli importi a base di gara sia la durata del servizio, a cui ha poi risposto la compagnia Alicost. «Finalmente ci siamo - commenta Luca Cascone, presidente della Commissione Trasporti della Regione - Abbiamo fatto il possibile per partire in anticipo quest'anno e ci dispiace per il ritardo. Ora, però, si parte con un prolungamento fino a settembre, ragion per cui per i turisti che frequentano il nostro territorio ci sarà una possibilità in più per muoversi tra le due costiere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ok al Metrò del Mare Sabato tutti a bordo

### AGROPOLI

#### AGROPOLI

Prenderà il via sabato mattina il servizio del metrò del mare per raggiungere Amalfi e Positano oltre che i porti del Cilento. Ieri c'è stata l'aggiudica della gara a favore della compagnia marittima Alicost. Nei giorni scorsi ci sono stati i sopralluoghi ai porti di Agropoli, San Marco di Castellabate e Acciaroli che hanno dato esito positivo; stesso discorso per Pisciotta, Palinuro e Camerota.

Nelle prossime ore si verificheranno gli altri porti inclusi nelle linee che curerà la compagnia quindi si darà seguito alla distribuzione del materiale informativo. Novità di quest'anno: sono la biglietteria on line che si aggiungerà a quelle fisiche dislocate sui porti di Agropoli, San Marco di Castellabate, Salerno, Amalfi e Positano; il servizio sarà attivo fino al 30 settembre.

L'offerta infatti ha riguardato il solo lotto 1 che riguarda il versante cilentano. In particolare: la linea 1 tra Salerno e la Costa del Cilento con la frequenza prevista sabato e domenica. I porti coinvolti sono: Salerno, Agropoli, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Casal Velino, Pisciotta, Palinuro, Camerota. Quindi la linea 2 tra Salerno e la Costa d'Amalfi

attiva dal lunedì al venerdì. I porti toccati sono: Salerno, Agropoli, San Marco, Amalfi, Positano.

Non è prevista la tratta per Capri che era contemplata invece nel lotto 2 del bando avviato dalla regione Campania e nello specifico nella linea 3A: Cilento – Capri – Napoli Beverello e nella 3 B Sapri – Capri – Napoli Beverello. Quest'ultima potrebbe tornare la prossima estate.

#### Andrea Passaro

riproduzione riservata



#### Il Metrò del Mare parte sabato

---

© [la Citta di Salerno 2024](#)

Powered by [TECNAVIA](#)

---

**Alta Velocità, multe ai cantieri****PALOMONTE****PALOMONTE**

Betoniere cariche di calcestruzzo destinate ai cantieri per la realizzazione della linea di alta velocità ferroviaria Sa-Rc sprovviste di autorizzazioni all'attraversamento sul territorio comunale e con documentazione autorizzativa carente e automobilisti multati per eccesso dei limiti di velocità e mancato rispetto del codice della strada. È quanto scoperto e rilevato dagli agenti della Polizia Municipale di Palomonte, che da ieri, hanno avviato controlli a tappeto su tutte le strade che attraversano il paese.

Controlli finalizzati alla repressione e alla prevenzione dei reati. Gli agenti hanno elevato numerose sanzioni alle ditte di trasporto e fornitura di calcestruzzo sui cantieri dell'alta velocità ferroviaria nel lotto A1 del tratto Battipaglia-Romagnano al Monte. I controlli però, hanno interessato anche decine di automobilisti che sono stati controllati. Diverse le sanzioni elevate per il mancato rispetto del codice della strada e il superamento dei limiti di velocità consentita sulle strade urbane ed extraurbane del territorio comunale.

**Maria Teresa Conte**

riproduzione riservata

---

© la Città di Salerno 2024

Powered by [TECNAVIA](#)

---

Mercoledì, 17.07.2024 Pag. 11

© la Città di Salerno 2024

**Il caso - Nell'area destinata ad accogliere la spazzatura sono comparsi calcinacci: si tratta di rifiuti speciali da smaltire diversamente**

# Cicerale, materia edili di risulta gettati in discarica: è mistero



La discarica

di **Arturo Calabrese**

Il piccolo borgo cilentano di Cicerale torna agli onori della cronaca. Dopo i casi del B&B fantasma e del palazzo acquistato per una cifra esorbitante dal comune, oggi i riflettori si accendono su quella che può essere una vera e propria emergenza ambientale. Nel centro cilentano sorge una discarica chiusa e non più utilizzata nella quale dovrebbero essere stoccati i rifiuti, ma ciò che salta all'occhio è che nel

sito c'è un'altra presenza di materiali di risulta di lavori edili. Si tratta di rifiuti speciali che dovrebbero essere stoccati in maniera particolare, in luoghi appositi e non di certo presso una discarica non utilizzata e per di più accessibile a chiunque dato che mancano anche i controlli. Ciò che viene asserito è documentato dalle foto che corra da capire, adesso, la provenienza di tali calcinacci e quindi da quale lavoro edile provengono. Un lavoro privato o uno pubblico? A Cicerale sono in corso degli interventi di ri-

“  
**Emergenza ambientale nel borgo cilentano per la presenza di un cumulo di elementi derivanti da lavori di edilizia**  
”

“  
**In paese ci sono dei lavori in corso ad una scuola: i due casi sono collegati?**  
”



strutturazione delle scuole: che le due cose siano collegate? Ovviamente non è compito di chi scrive dare una risposta, ma si possono sollevare dei dubbi. In entrambi i casi, il colpevole di questo scempio ha commesso un reato, ma ci sono colpe anche da parte di chi non ha controllato e non ha fatto in modo che tali reati si consumassero. Edano questo articolo. Quanto emerso da un semplice sopralluogo sul sito è un qualcosa di estremamente serio che deve essere approfondito e su cui è necessario fare luce sia per

individuare i responsabili e sia per capire, nel caso i rifiuti dovessero arrivare da un lavoro pubblico, come siano stati spesi i soldi per lo smaltimento dei rifiuti. Esaminando meglio i cumuli di rifiuti, si notano tra i calcinacci anche dei ferri arrugginiti, elemento che avvalorata la tesi di lavori edili di ristrutturazione ad un qualche edificio come tanti se ne sono tenuti negli ultimi tempi a Cicerale. Tra essi, ma il riferimento è puramente casuale, anche quelli al famoso B&B riconducibile al figlio del primo cittadino.

**Cilento - I lavori di rimozione della carrozza inizieranno lunedì 22 alle ore 22.00 e termineranno alle 6.00 di venerdì 26**

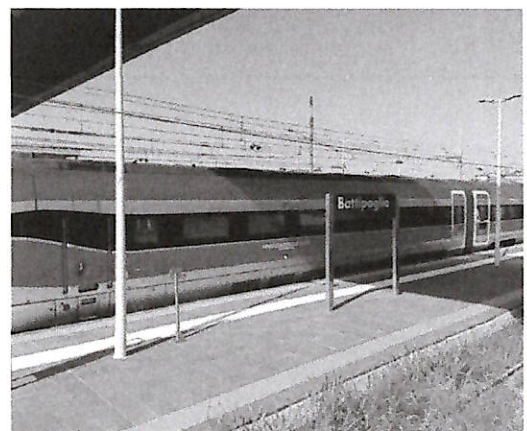
## Treno deragliato: saranno giorni caldi ma i problemi si stanno già registrando

Giorni caldi per chi viaggia in treno in Campania. Oltre ai problemi che si registrano sulla tratta tra Battipaglia e Sapri per la svio di un treno nella stazione di Centola, anche sulla linea storica tra Salerno e Napoli ci sono numerosi problemi. Dalle ore 22 di lunedì 22 luglio alle ore 6 di venerdì 26 luglio, al termine dei rilievi da parte delle Autorità competenti, la circolazione ferroviaria sulla linea Battipaglia-Sapri sarà sospesa anche sul binario attualmente attivo per consentire la rimozione dei carri sviati e completare i lavori di ripristino dell'infrastruttura. Durante l'interruzione i treni si at-

teranno nelle stazioni di Battipaglia, Vallo della Lucania e Sapri. Tali problemi, però, si stanno registrando con diversi treni cancellati e dunque viaggiatori che si riversano su quelli presenti, andando a riempirli oltremodo. Anche ieri, ad esempio, alcuni convogli che avrebbero dovuto attraversare il Cilento verso il Golfo di Policastro sono stati cancellati tra l'altro con poco avviso. I più fortunati, invece, hanno solo dovuto attendere il proprio treno che viaggiava con grande ritardo. I disagi maggiori, però, si sono registrati nel fine settimana e già se ne prospettano per il prossimo, quando l'utenza sarà di certo

maggiore e si registreranno anche migliaia di utenti intenzionati a raggiungere le mete turistiche più gettonate. Non c'è ancora ufficialità, ma dovrebbero esserci degli autobus sostitutivi sia verso nord che verso sud al fine di oltrepassare su gomma l'intoppo su ferro. Ciò, però, crea inevitabilmente un allungamento dei tempi di percorrenza che arrivano anche a raddoppiare rispetto a quanto impiegherebbe il treno regionale. Tale emergenza, se verrà rispettato il cronoprogramma, dovrebbe rientrare già tra una settimana quando il convoglio verrà spostato.

red.pro.



# Economia

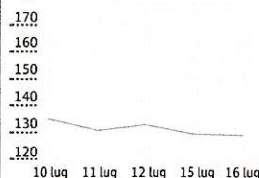
↓ -0,02% FTSE MIB 34.369,19

↑ +0,01% FTSE ALL SHARE 36.635,64

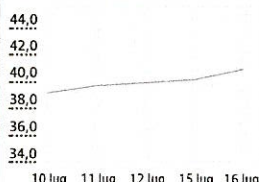
↑ +0,03% EURO/DOLLARO 1.0899 \$

I mercati

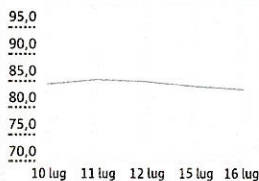
Spread Btp/Bund  
-0,25% 129,83



Dow Jones  
+1,85% 40.954,48



Brent  
-1,26% 83,78 \$



Il Punto

## Sull'auto cinese Meloni si gioca la carta Xi

di Diego Longhin

**S**ono due le incognite che determineranno il futuro dell'auto in Italia. La prima. Meloni, nel viaggio che farà a fine mese in Cina, riuscirà a convincere Xi Jinping a far orientare la bussola di uno dei grandi produttori d'auto del Paese del Dragone, tra Jac, Dongfeng, Chery e Ccig, verso Roma per aprire una fabbrica? La seconda. Stellantis, entro il 7 agosto, data in cui è convocato il tavolo auto al ministero delle Imprese e del Made in Italy, riuscirà a convincere Acc, joint-venture partecipata anche da Mercedes e TotalEnergies, a decongelare il progetto della gigafactory di Termoli? Una delle condizioni necessarie per il ministro Adolfo Urso per trasformare la discussione in corso tra governo e Stellantis, dice Urso. Variabili che determineranno come andrà a finire la riunione del 7 agosto. Nelle intenzioni del governo si dovrebbe definire l'accordo con Stellantis per ritornare a produrre 1 milione di veicoli. Non previsti, al momento, i tempi supplementari. E senza intesa il governo potrebbe optare per l'opzione Dragone.

IL RENDICONTO INPS

## Spesa per le pensioni su del 7,4% crolla il reddito di cittadinanza

Nel 2023 pagamenti aumentati di 21 miliardi in gran parte per adeguarsi all'inflazione. Con il taglio al Rdc sono stati risparmiati 1,35 miliardi. L'assegno unico vale oltre 18 miliardi

di Rosaria Amato

**ROMA** – Nel 2023 la spesa dell'Inps è aumentata di 20,890 miliardi sull'anno precedente, un balzo del 7,4% dovuto soprattutto all'adeguamento degli assegni alla forte inflazione del 2022. L'anno si è chiuso comunque con un risultato economico positivo per 2,063 miliardi, un saldo della gestione finanziaria di competenza di 12,18 miliardi di euro, e un avanzo patrimoniale netto che passa da 23,22 a 29,78 miliardi. Dai dati del Rendiconto generale 2023, approvato e presentato ieri dal Consiglio di Indirizzo e Vigilanza, emerge una situazione di sostanziale equilibrio. Il Rendiconto evidenzia valori positivi inferiori all'esercizio 2022, ma superiori sia al 2021, sia alle previsioni assestate per il 2023, rileva il Civ. Solleva però, rileva il presidente del Civ Roberto Ghiselli, «la necessità di affrontare il futuro con prudenza e lungimiranza», facendo «i conti con le trasformazioni demografiche e del mercato del lavoro». L'assetto attuale, ha ribadito Ghiselli, «si riferisce a un contesto di crescita economica che non assomiglia neanche lontanamente a quello di ora, ed era stato pensato per un sistema di lavoro molto più stabile». Senza contare tutte le altre funzioni che l'Inps esercita, al di là di quella previden-

ziale, a cominciare da quella di «sostegno alla famiglia, alla povertà e alla non autosufficienza».

Proprio in riferimento a questi capitoli, i dati confermano gli effetti dei tagli al reddito di cittadinanza, limitato adesso a soli sette mesi al massimo per i cosiddetti «occupabili», cioè le famiglie senza minori, disabili o persone over 60 non in situazione di disagio: la spesa nel 2023 è crollata del 16,86%, percentuale che corrisponde a una ri-

duzione di 1,3 miliardi rispetto al 2022. Aumentano di 1,08 miliardi le prestazioni di invalidità civile. E crescono sensibilmente le spese a sostegno della famiglia, in particolare con l'assegno unico, arrivato a un valore di 18,24 miliardi.

Replicando all'intervento della deputata Maria Cecilia Guerra, responsabile Lavoro del Pd, che aveva posto l'accento sull'esigenza di una pensione di garanzia per i giovani, che rischiano di ritrovarsi

con una pensione troppo bassa a causa della discontinuità lavorativa, il sottosegretario al Lavoro Claudio Durigon ha affermato che «con questo contesto economico la formula è quella di dare forza e gambe al sistema pensionistico con il secondo pilastro», dando «la possibilità ai giovani di coprire eventuali buchi nel loro percorso previdenziale». Durigon ha anche parlato di una «flessibilità in uscita che possa essere adeguata alla

### Le previsioni per l'Italia L'Fmi conferma una crescita 2024 dello 0,7%



La crescita mondiale è stabile. Il Fondo monetario internazionale conferma un pil 2024 in aumento al 3,2% e rivede leggermente al rialzo quello per il 2025 al 3,3% nonostante il rallentamento della disinflazione che apre la porta a tassi alti per un periodo prolungato. Per l'Italia l'Fmi lascia invariata la stima di aprile con la crescita 2024 al +0,7%, ma ritocca al rialzo quella del prossimo a 0,9%, ovvero 0,2 punti percentuali in più.

### L'allarme del Civ: "Serve prudenza, sistema pensato negli anni del boom"

sostenibilità di cui abbiamo bisogno in questo Paese», stigmatizzando le «buste arancioni» che l'Inps ha inviato per far capire ai lavoratori che pensione si sarebbero ritrovati in futuro. «Non dobbiamo far vedere più le buste arancioni, allontanavano i giovani dalla forma previdenziale. Bisogna fare un'informazione che faccia capire ai giovani come è importante costruirsi il proprio futuro pensionistico».

### Leonardo presenta il piano al 2028

## Cingolani: "Pronti ad alleanze per lo spazio"

**MILANO** – In tempi di guerra lo spazio diventa sempre più una variabile strategica. E così Roberto Cingolani, ex ministro del governo Draghi e oggi a capo di Leonardo, l'azienda italiana più strategica in assoluto, cerca di mettersi al passo, creando la divisione spazio, ed entrando nei movimenti europei per formare dei campioni militari. «Siamo fortemente attivi sulla catalizzazione di grandi alleanze europee: Rheinmetall lo abbiamo annunciato, ora stiamo lavorando molto con Thales e Airbus per nuove visioni strategiche nello spazio». Cingolani, nel suo intervento alla Camera di ieri per presentare il piano industriale 2024-2028, si è allacciato alle indiscrezioni della stampa francese sull'alleanza allo studio tra Thales e Airbus nelle attività spaziali. Leonardo è già alleato di Thales nel settore spaziale attraverso due joint venture e ora potrebbe aprire un dialogo con Airbus.



Per quanto riguarda invece la produzione del nuovo carro per le Forze armate italiane, Leonardo ha siglato un primo accordo per creare una joint venture con i tedeschi di Rheinmetall dopo che si erano interrotti i rapporti con Knds. «Con Rheinmetall ha proseguito Cingolani - le aspettative sono "solidamente concrete" per due motivi: loro fanno chassis, motore e trasmissione, noi elettronica e torretta». Nel suo nuovo piano industriale a 5 anni Cingolani ha fissato obiettivi molto sfidanti: i ricavi dovrebbero crescere a 21,3 miliardi nel 2028 partendo dai 16,8 miliardi del 2024 (più

**Sanas** Gruppo Finanziario  
Struttura Territoriale Toscana

**ESITO DI GARA**  
Anas S.p.A. Informa dell'esito della procedura di gara FIACQ018-23 per l'affidamento di servizi per operazioni invernali prestazionali annuali e triennali suddivise in 7 lotti. Importo complessivo: € 781.240,00 (di cui € 43.480,00, per oneri per la sicurezza ed € 191.983,85 per costi della manodopera). L'avviso integrale, pubblicato sulla GURI n. 82 del 15/07/2024, è visionabile sul sito internet <http://www.stradeanas.it> nella sezione "Fornitori" e sul Portale Acquisti ANAS <https://acquisti.stradeanas.it>.

**IL RESPONSABILE STRUTTURA TERRITORIALE**  
Stefano Liani  
[www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it) Pronto Anas 800 841148

6% all'anno). E la redditività salirà al 10% nel 2026 e all'11,5% nel 2028, con un flusso di cassa operativo che a fine piano dovrebbe raddoppiare a 1,35 miliardi. Nonostante gli obiettivi ambiziosi la Borsa non si è scaldata più di tanto, facendo segnare un più 0,47% a fine seduta con Piazza Affari leggermente negativa e Wall Street al galoppo. Ovviamente le due guerre in corso hanno spinto la domanda di beni militari e tutte le aziende del settore ne hanno beneficiato enormemente. E ora c'è la possibilità che i Paesi europei accrescano le loro produzioni per diminuire la dipendenza dagli Stati Uniti. «Noi siamo pronti, se i mercati a un certo punto cresceranno, noi potremmo rivedere le posizioni. Però abbiamo un piano già molto ambizioso quindi cerchiamo di portare a casa quello». - **g.p.**

IL SUMMIT A REGGIO CALABRIA

Il ritorno dei super dazi lo spettro che aleggia al G7 del Commercio

Okonjo-Iweala, direttrice del Wto: "Un sistema in cui ogni Paese fissa le tariffe ci riporterebbe agli anni '30 e alla Grande depressione"

dal nostro inviato Filippo Santelli

VILLA SAN GIOVANNI - C'è un elefante nelle stanze del G7 del Commercio: Donald Trump. In Calabria non lo si nomina, né nelle riunioni dei ministri dei sette grandi sulle colline di Villa San Giovanni, a picco sullo Stretto, né in quelle parallele delle imprese del B7: l'etichetta vieta di anticipare i tempi. Ma la possibilità concreta di un ritorno alla Casa Bianca "dell'uomo delle tariffe" aleggia dietro ogni discussione. E minaccia di trasformare le parole d'ordine del vertice - coordinamento, difesa de-

gli scambi liberi e regolati, riforma dell'Organizzazione mondiale del Commercio - in utopie. È stato il primo Trump ad avviare la deriva protezionistica che oggi è nuova normalità, colpendo con dazi avversari ed alleati e picconando le organizzazioni multilaterali. Promette di riprendere dove ha lasciato, alzando barriere del 10% su tutte le importazioni, con immutata avversione per Nato, G7 o Wto. «Un sistema in cui ogni Paese fissa le sue tariffe ci riporterebbe agli anni '30, della Grande depressione, ci perderemmo tutti», dice Ngozi Okonjo-Iweala, economista nigeriana che dirige il Wto, istituzione simbolo di come l'ordine della

globalizzazione si stia sgretolando. Il suo organo di risoluzione delle controversie è in panne dal 2019, da quando proprio Trump ha bloccato il rinnovo dei membri. Biden, del resto, non ha sbloccato l'impatto, così come non ha cancellato le tariffe del predecessore: per gli Stati Uniti impegnati nella sfida di potenza con la Cina - quel Dragone a cui per anni è stato permesso di ignorare le regole della reciprocità - la vera nuova regola è America First.

L'ultimo summit del Wto doveva portare avanti la riforma: si è chiuso con un totale fallimento. Molti si chiedono se abbia un futuro: «Non ho dubbi - risponde Okonjo-Iweala -



Il vertice Il ministro degli Esteri Antonio Tajani insieme alla direttrice generale del Wto, Ngozi Okonjo-Iweala

non ho sentito nessun governo ipotizzare di ritirarsi». Al G7 prova a dare una sponda il vice Cancelliere tedesco Habeck: lavorarci è essenziale, dice, pur riconoscendo che le elezioni americane rendono improbabili passi avanti. Gli Usa hanno ottenuto del vertice dei leader in Puglia la messa sotto accusa dell'eccesso di capacità produttiva cinese, in Calabria non hanno mandato ministri.

E se con gli europei la diagnosi è condivisa, la cura no: Washington vuole separarsi dalla Cina nei settori strategici, l'Europa deve mantenere un sistema di scambi aperto. Già con Biden coordinarsi è stato difficile; con Trump diventerebbe impossibile: i suoi nuovi dazi, calcola Goldman Sachs, costerebbero alla Ue un punto di Pil. Germania e Italia, Paesi esportatori, sarebbero i più colpiti.

Il padrone di casa, il ministro degli Esteri Antonio Tajani, giussa: «Ci si preoccupa quando le cose accadono». Rende il vertice una vetrina per la Calabria governata da Forza Italia (Ponte sullo Stretto compreso, il cui progetto viene presentato ai colleghi stranieri). E mentre spiega che la Cina è «un concorrente», porta avanti un "reset" delle relazioni commerciali che con la visita di Giorgia Meloni a Pechino si spera guadagni all'Italia qualche investimento e più export. Il governo ha anche invitato al vertice una serie di Paesi del Sud Globale, Brasile, Vietnam e India, per mostrare che le potenze democratiche non vogliono isolarsi.

Restano le imprese a chiedere di investire la «deriva protezionistica», di conciliare l'imperativo (geo)politico della sicurezza con la difesa dell'apertura. Il libero movimento di merci e capitali ha garantito loro benefici non sempre redistribuiti, ma un'era di dazi, più che correggere le storture, rischia di impoverire tutti. Nel dubbio se la politica ascolterà o meno, si comincia a fare i conti con il Trump bist, sperando che i suoi annunci verranno moderati dalla realtà. Il primo mandato fu anche un'era di generosi tagli di tasse. Ma ammesso che possa replicarli, il beneficio sarebbe tutto per le aziende americane. «Clienti e parenti, quelli che ha te i devi tenere», dice l'imprenditore Vito Pertosa, presidente di Angel Group. «Ma serve un'Europa più forte, non possiamo vivere con l'angoscia di quello che farà Trump».

AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO E78 Grosseto-Fano tratto Siena Bettolle (A1), adeguamento a 4 corsie del tratto Siena Rufullo (lotto 0) - F181 Al sensi e per gli effetti dei seguenti articoli di legge: Art. 12 e 16 del D.P.R. n. 327/2001 e ss.mm.ii.; Art. 7 e 8 della Legge n. 241/1990 e ss.mm.ii.; D. Lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii.; D. Lgs. n. 36/2023 e ss.mm.ii. Il Commissario Straordinario nominato con D.P.C.M. 16 aprile 2021, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legge 18 aprile 2019 n. 32 «Disposizioni urgenti per il rilancio del settore dei contratti pubblici, per l'accelerazione degli interventi infrastrutturali, di rigenerazione urbana e di ricostruzione a seguito di eventi sismici» (c.d. decreto "sblocca cantieri"), nel testo vigente a seguito delle modifiche apportate dal D.L. 16.07.2020, n. 76 con decorrenza dal 17.07.2020 e dalla legge di conversione, L. 11.09.2020, n. 120 con decorrenza dal 15.09.2020.

Advertisement for Anas Direzione Generale. It includes the Anas logo, the text 'Direzione Generale', and a detailed 'AVVISO DI AVVIO DEL PROCEDIMENTO' for the E78 Grosseto-Fano road project. The notice lists the project details, the responsible engineer (Ing. Pisani Francesco), and the deadline for objections (12:30 on July 23, 2024). It also provides contact information for the project office and the Anas website.

Extensive list of project details and technical specifications for the E78 Grosseto-Fano road project, including map references (e.g., 104 Map. 72, 91, 96, 216, 217, 313, 530) and various project codes (e.g., N.P.12 ROCCHIGIANI MARINA, N.P.13 CENTRO COMMERCIALE IL MANGIA - S.R.L.).

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO Massimo Mannoni Pronto Anas 800 841148

Advertisement for 'L'accordo Edicon accelera sul nucleare civile'. The text highlights a new agreement between Edicon and the Italian government regarding the development of civil nuclear energy. It mentions the Politecnico di Milano and the importance of the collaboration for the country's energy future.

## A giugno inflazione confermata allo 0,8%

Confermata la stima preliminare dell'Istat: i prezzi al consumo a giugno si mantengono sullo stesso livello dei due mesi precedenti (+0,8%), con una crescita mensile dello 0,1%. La stabilità dell'inflazione è il frutto di andamenti contrapposti di diversi aggregati di spesa: in rallentamento risultano principalmente i prezzi dei beni alimentari non lavorati (da +2,2% a +0,3%), dei servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (da +4,3% a +4,0%), dei beni durevoli (la cui flessione si amplia da -0,7% a -1,0%) e dei servizi relativi ai trasporti (da +2,4% a +2,2%). Per contro, si attenua ancora la flessione dei prezzi degli Energetici non regolamentati (da -13,5% a -10,3%), accelerano quelli dei regolamentati (da +0,7% a +3,5%) e dei beni alimentari lavorati (da +1,8% a +2,0%). A giugno l'"inflazione di fondo", al netto degli energetici e degli alimentari freschi, registra un calo, come anche quella al netto dei soli beni energetici (entrambe da +2,0% a +1,9%).

La dinamica tendenziale dei prezzi dei beni, pur restando negativa, registra una leggera risalita (da -0,9% a -0,7%) mentre quella dei servizi è in lieve decelerazione (da +2,9% a +2,8%). Il differenziale inflazionistico tra il comparto dei servizi e quello dei beni si porta quindi a +3,5 punti percentuali (dai +3,8 di maggio). I prezzi dei beni alimentari, per la cura della casa e della persona – il cosiddetto "carrello della spesa" - rallentano su base tendenziale (da +1,8% a +1,2%), come anche quelli dei prodotti ad alta frequenza d'acquisto (da +2,5% a +2,0%). L'aumento congiunturale dell'indice generale riflette, per lo più, la crescita dei prezzi dei beni energetici regolamentati (+2,3%), dei servizi relativi ai trasporti (+0,9%), dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona (+0,8%) e dei Beni alimentari lavorati (+0,3%). Gli effetti di questi aumenti sono stati solo in parte compensati dalla diminuzione dei prezzi dei beni alimentari non lavorati (-1,0%), dei beni energetici non regolamentati (-0,9%) e dei Beni durevoli (-0,3%).

L'inflazione acquisita per il 2024 è pari a +0,8% per l'indice generale e a +1,9% per la componente di fondo. L'indice armonizzato dei prezzi al consumo (IPCA) aumenta dello 0,2% su base mensile e dello 0,9% su base annua (da +0,8% di maggio), confermando la stima preliminare. L'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati (FOI), al netto dei tabacchi, registra una variazione congiunturale nulla e un aumento dello 0,8% su base annua. Nel secondo trimestre 2024 l'inflazione, misurata dall'IPCA, diminuisce per le famiglie con minore capacità di spesa mentre aumenta per quelle con livelli di spesa più elevati (rispettivamente -0,4% e +1,6%). Nei capoluoghi con più di 150mila abitanti l'inflazione più elevata si osserva a Trieste (+1,6%), a Venezia e Napoli (entrambe a +1,5%).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Conti Inps in equilibrio, ma welfare da adeguare all'evoluzione del lavoro

Matteo Prioschi

Il rendiconto generale 2023 dell'Inps, approvato ieri dal Consiglio di indirizzo e vigilanza, si chiude con un saldo della gestione finanziaria di competenza di 12,18 miliardi di euro, con un risultato economico di esercizio positivo per 2,06 miliardi e con un avanzo patrimoniale netto che passa da 23,22 a 29,78 miliardi. I numeri complessivamente positivi illustrati dal Civ sono in buona parte stati anticipati in occasione dell'elaborazione del rendiconto generale da parte del Cda dell'istituto di previdenza (si veda il "Sole 24 Ore" del 1° giugno), ma hanno dato spunto per riflessioni sull'evoluzione dell'attività dell'istituto stesso e sul sistema previdenziale italiano.

Tra i numeri principali del rendiconto, rispetto al 2022 si segnala una crescita del 5,1% (13 miliardi) di entrate contributive, un trend in atto dal 2020. Cresciuto il costo degli interventi sostenuti dalla fiscalità generale, tra cui il taglio del cuneo contributivo costituisce la voce principale, ma è rilevante anche la spesa per l'Assegno unico e universale.

«Il rendiconto 2023 evidenzia un risultato importante per l'istituto e rappresenta un ulteriore elemento che attesta l'equilibrio del sistema previdenziale pubblico italiano» - ha affermato Roberto Ghiselli, presidente del Civ. Che ha rilevato, inoltre, come negli ultimi dieci anni Inps ha visto scendere il peso delle uscite per pensioni (dall'88 all'82% del totale), mentre tra le entrate è cresciuto l'apporto della fiscalità generale (dal 32 al 38%) e ciò significa che l'Inps sta cambiando le sue funzioni. Quanto alle entrate contributive, secondo il presidente del Civ, l'incremento non è stato proporzionale all'aumento occupazionale e ciò significa che sta crescendo una quota di lavoro più povera rispetto ai dati consolidati.

Per Pierangelo Albini, coordinatore della Commissione economica del Civ «le rapide trasformazioni del mercato del lavoro e la necessità di far fronte ai diversificati bisogni dei cittadini impongono al decisore politico anche un'approfondita e coerente riflessione sul sistema di protezione sociale del Paese e, di conseguenza, sul suo finanziamento in termini di prelievo fiscale e contributivo».

Per Claudio Durigon, sottosegretario al ministero del Lavoro, «i numeri del rendiconto forniscono il quadro di un Inps molto sano», ma occorre puntare sulla previdenza complementare affinché «le future pensioni abbiano un sostegno economico davvero importante» e al contempo occorre capire come dare flessibilità in uscita, ma che sia sostenibile. La scarsa efficacia degli esoneri contributivi per assunzioni di donne e

giovani, il rischio di inadeguatezza delle pensioni e i crediti contributivi a quota 127 miliardi sono stati sottolineati dall'onorevole Maria Cecilia Guerra (Pd).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Reintegra estesa ai licenziamenti per giustificato motivo oggettivo

*Consulta e Jobs Act. La Corte: diritto alla reintegrazione se il comportamento causa di risoluzione è realmente avvenuto, ma è punito dal contratto con una sanzione diversa dal licenziamento*

Giampiero Falasca



La Corte costituzionale prosegue nel suo lavoro di demolizione del Jobs act, con due sentenze, depositate il 16 luglio, che cancellano pezzi importanti della riforma del 2015. Con la prima pronuncia (128/2024), viene reintrodotta la sanzione della reintegrazione sul posto di lavoro (seppure nella forma attenuata, quella che prevede un tetto massimo all'importo dell'indennità risarcitoria che si accompagna alla ripresa del posto di lavoro) per i cosiddetti licenziamenti economici. Con la seconda (129/2024), la Corte reinterpretava le norme vigenti, prevedendo che la reintegra si applica anche ai licenziamenti disciplinari dichiarati invalidi perché il comportamento contestato al dipendente è sanzionato dal contratto collettivo con una sanzione conservativa. Un doppio intervento che assottiglia ancora di più – dopo quelli degli anni passati, altrettanto chirurgici – le residue differenze tra l'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori e il contratto a tutele crescenti, restituendo alla reintegrazione sul posto di lavoro un ruolo centrale, e quasi esclusivo, nel regime sanzionatorio dei licenziamenti.

Con la sentenza 128/2024 la Consulta ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 3, comma 2, del Dlgs 23/2015 (la normativa che regola il contratto a tutele

crescenti), nella parte in cui non prevede che la reintegrazione sul posto di lavoro si applichi anche al licenziamento per giustificato motivo oggettivo per cui sia direttamente dimostrata in giudizio l'insussistenza del fatto materiale allegato dal datore di lavoro. Facciamo un esempio concreto: un'azienda dichiara la soppressione di un posto di lavoro e, come conseguenza di questa scelta organizzativa, licenzia il dipendente; se in giudizio viene provata la falsità di quanto dichiarato dall'azienda, perché la posizione non è stata realmente soppressa, il dipendente – secondo la nuova disciplina conseguente alla sentenza della Corte – ha diritto alla reintegrazione sul posto di lavoro (non si limita a ottenere un semplice risarcimento, come era previsto dalla disciplina dichiarata incostituzionale).

La Corte arriva a questa conclusione facendo il paragone tra la disciplina del licenziamento economico e quella del licenziamento disciplinare: se in quest'ultima, come previsto dal Jobs act, l'inesistenza del "fatto materiale", allegato dal datore di lavoro nel procedimento disciplinare, ha come conseguenza la reintegra, non è possibile, secondo la Consulta, che nel licenziamento economico l'inesistenza del "fatto materiale" produca una sanzione diversa e meno grave di quella. Anche perché, prosegue la Corte costituzionale, in tale contesto il datore di lavoro, per espellere un dipendente dall'azienda, potrebbe scegliere il regime sanzionatorio meno pesante, semplicemente imboccando la strada del licenziamento economico, anche in assenza di valide motivazioni che lo possano sostenere.

La Corte fa salva dalla dichiarazione di illegittimità costituzionale solo la violazione del cosiddetto obbligo di repêchage: se il licenziamento è fondato su un motivo realmente esistente, ma il datore di lavoro ha omesso di valutare posizioni alternative da offrire al dipendente, si può continuare a riconoscere la sola tutela indennitaria, senza applicare la reintegrazione a questa ipotesi.

Con la sentenza 129/2024, la Corte prevede il diritto del dipendente a essere reintegrato sul posto di lavoro nei casi in cui il comportamento per cui è stato licenziato è realmente avvenuto, ma è punito dal contratto collettivo con una sanzione diversa dal licenziamento. Anche qui ci aiuta un esempio. Il dipendente si assenta dal lavoro per malattia, ma non viene trovato in casa alle visite di controllo; il datore lo licenzia, ma il contratto collettivo prevede per questa condotta, in maniera specifica e puntuale, solo la sospensione per un giorno. In un caso del genere, applicando la versione originaria del Jobs act sarebbe spettato il semplice diritto al risarcimento del danno, mentre la Consulta stabilisce una diversa interpretazione: il dipendente ha diritto alla reintegra sul posto di lavoro.

Un doppio intervento, quello della Corte costituzionale, che solleva diversi interrogativi: se negli anni passati alcune decisioni sul Jobs act avevano fatto leva su parametri costituzionali dotati di un certo livello di oggettività, le sentenze 128 e 129 si fondano su criteri molto meno certi e indiscutibili. Un'entrata a gamba tesa nelle scelte del legislatore che solleva più di qualche dubbio, ma che deve essere colta come spunto

per rimettere mano a una disciplina che, tra interventi della giurisprudenza e modifiche legislative, è sempre più una giungla di regole diverse tra loro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Nickel, litio, cobalto: dominio cinese più forte con la caduta dei prezzi

*Metalli per batterie. In un mercato debole molti big minerari tirano il freno, mentre Pechino ne approfitta per effettuare nuovi investimenti e acquisizioni*

Sissi Bellomo



Litio, nickel, cobalto. I metalli usati nelle batterie sono crollati di prezzo, a livelli che non si vedevano da anni. Ma questa è solo in parte una buona notizia. Un calo dei costi di produzione può favorire, ad esempio, la diffusione dell'auto elettrica (se farà scendere anche i listini di vendita), agevolando la transizione energetica. Ma c'è anche il rovescio della medaglia: da come si stanno mettendo le cose c'è un rischio concreto che il controllo della Cina sulle materie prime "green" – in alcuni casi già vicino al monopolio – si rafforzi al punto da vanificare gli sforzi di Europa e Stati Uniti per diversificare i fornitori.

Le società cinesi, con il paracadute di fondi statali, sono in parte la causa della debolezza del mercato. E oggi la sfruttano per espandersi ulteriormente, con nuovi investimenti e acquisizioni. Tutti "gli altri" – in particolare le minerarie che operano in regime di concorrenza, in sistemi capitalistici come quelli occidentali – si stanno invece tirando indietro, rinunciando a progetti di sviluppo della produzione e addirittura fermando miniere già in attività per arginare le perdite.

**Nel nickel si arrende anche Bhp**

Un caso eclatante, per quanto atteso, riguarda Bhp. Il maggior gruppo minerario diversificato al mondo ha annunciato nei giorni scorsi la «sospensione temporanea», da ottobre, delle operazioni di Nickel West in Australia: attività estrattive, fonderie e raffinerie di metallo, tra cui anche l'impianto di Kwinana, l'unico nel Paese che, dal 2021, produce solfati di nickel utilizzabili nelle batterie. Tra i clienti della prima ora c'è Tesla, cui si sono accodate le giapponesi Panasonic e Toyota. Ora dovranno guardare altrove.

Non è uno stop definitivo, giura Bhp, forse anche per rassicurare le comunità locali, che rischiano di perdere fino a 3mila posti di lavoro, ma anche in base alla convinzione – condivisa da molti analisti – che prima o poi anche quel nickel servirà per la decarbonizzazione. Intanto però ha preferito fermare tutto: la questione sarà riesaminata non prima di febbraio 2027, ha detto il gigante minerario, che ha anche aumentato di altri 300 milioni di dollari, a 3,5 miliardi, la svalutazione di Nickel West già decisa a febbraio. La divisione ha accusato perdite operative per 300 milioni nei dodici mesi fino a giugno, messa fuori gioco – come innumerevoli altre attività nel nickel, in tutto il mondo – dall'enorme sviluppo di produzione low cost in Indonesia, che sarebbe stato impossibile senza la collaborazione di Pechino (*si veda Il Sole 24 Ore dell'11 marzo*).

Giakarta, che nel 2015 contribuiva per appena il 5% all'offerta globale di nickel, l'anno scorso controllava circa metà del mercato e quest'anno la sua quota salirà al 65% secondo Macquarie, che stima una produzione di 2,2 milioni di tonnellate, quasi quadruplicata dal 2020. Il prezzo del nickel è affondato di conseguenza, fino ai minimi da tre anni a gennaio, sotto 16mila dollari per tonnellata. Oggi scambia intorno a 16.600 dollari, un quarto in meno rispetto a un anno fa.

Bhp, come si diceva, è solo la punta di un iceberg. I tagli di produzione annunciati ammontano già a 400mila tonnellate, pari a oltre il 10% dell'offerta complessiva di nickel, stima Liberum. In Australia sopravvivono appena tre miniere: Murrin Murrin di Glencore, più Nova e Forestania di IGO (che però sono in declino e destinate a chiudere entro un paio d'anni). Neppure il tandem Pechino-Giakarta è immune dalla crisi che ha generato. Però non si ferma.

### **Glencore spodestata nel cobalto**

Il boom di produzione mineraria in Indonesia ha contribuito a mandare a picco anche i prezzi del cobalto (che in questo Paese viene estratto insieme al nickel): a causa dell'eccesso di offerta sono finiti ai minimi da 8 anni, intorno a 12 dollari per libbra sul mercato spot, un quarto dei livelli record toccati nel 2022. Il progetto di avviare quella che sarebbe stata l'unica miniera degli Stati Uniti è quindi saltato: Jervois Global ne ha sospeso la costruzione fin dall'anno scorso.

La cinese CMOC, incurante dei prezzi, ha invece triplicato in un paio d'anni l'estrazione di cobalto nella Repubblica democratica del Congo, strappando il primato mondiale a Glencore, e non smette di espandersi mentre il gigante svizzero ha rallentato (e quindi svalutato) le operazioni nel Paese africano. Un paio di settimane fa un'altra società cinese, Norin Mining, ha cercato di acquistare un produttore minore in difficoltà in

Congo, Chemaf Resources, ma il governo di Kinshasa ha messo il veto (secondo l'FT dietro richiesta degli Usa): Norin è controllata da Norinco, gruppo che produce armi.

### **L'avanzata nel litio**

Nel caso del litio la situazione è di poco diversa: non c'è un unico Paese in cui la produzione è cresciuta in modo abnorme. Ma i record di prezzo di qualche anno fa hanno stimolato investimenti in molte aree del mondo e l'offerta extra non è stata accolta da una domanda altrettanto esuberante, visto che la diffusione delle auto elettriche "pure" delude le attese. Il valore del metallo, tra i più diffusi sulla crosta terrestre, è ai minimi dal 2021, sotto 13mila dollari per tonnellata nel caso del carbonato di litio e sotto 12mila dollari per l'idrossido (che nel 2022 volava al record di 85mila dollari).

Anche i grandi produttori cinesi sono in difficoltà: gli utili di Tianqi Lithium e Gangfeng Lithium sono in caduta libera ed entrambi hanno lanciato un profit warning nei giorni scorsi. Eppure non mollano, ma al contrario rilanciano. Gangfeng un paio di mesi fa ha acquisito il 100% della miniera Goulamina in Mali (che produrrà spodumene, da cui si ricava litio), rilevando la quota del socio australiano Leo Lithium. A inizio luglio la connazionale Tsingshan (colosso del nickel e dell'acciaio inox) ha iniziato a produrre litio da brine in Argentina, con la francese Eramet, mentre Xingfeng ha appena inaugurato una raffineria di litio in Namibia.

Zijin Mining, il maggior gruppo estrattivo cinese, ha dichiarato di recente di voler comprare «miniere ultra-large o società minerarie con un'influenza globale», focalizzate in particolare sul litio e su altri metalli per la transizione energetica (ieri intanto ha annunciato l'acquisto del 9,9% di una società aurifera, la canadese Montage Gold).

### **Il Dragone e i minatori fai-da-te**

Sempre nel settore del litio, c'è l'ombra del Dragone persino sulla produzione "artigianale" in Africa, continente in cui le estrazioni di litio sono in forte crescita (al traino soprattutto dello Zimbabwe, che conta già per il 10% dell'offerta globale). Gli analisti di CRU fanno notare che il fenomeno dei minatori fai-da-te, cercatori di "oro bianco" spesso poverissimi, è tutt'altro che trascurabile: hanno contribuito per quasi due terzi al boom delle forniture africane, compensando quasi per intero i tagli produttivi effettuati in risposta al crollo dei prezzi (soprattutto in Australia e Cile, i maggiori centri di produzione globale). L'anno scorso l'export africano è quintuplicato, dirigendosi quasi tutto in Cina. Del resto, come ricorda CRU, «entità cinesi sono pesantemente coinvolte nell'espansione dell'industria africana del litio», sia perché controllano la maggior parte dei progetti minerari sia perché da tempo monopolizzano la raccolta e l'aggregazione dei minerali estratti in modo artigianale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Forniture sicure e sostenibilità tra le priorità del G7 commercio

*Il summit a Reggio Calabria. Tajani: «Le attuali minacce a livello mondiale compromettono le catene di approvvigionamento, libertà di scambio e navigazione fondamentali per la crescita globale»*

Carlo Marroni



Sicurezza delle reti di approvvigionamento, sostenibilità ambientale dei commerci, parità di condizioni per le imprese sui mercati globali per assicurare un campo di gioco equo e regole condivise per permettere alle nostre imprese di competere alla pari in ogni mercato. Questi i punti chiave dell'agenda del G7 del Commercio - iniziato ieri a Reggio Calabria e che si conclude oggi - illustrata dal ministro degli Esteri, Antonio Tajani. Più della metà del Pil globale è in Calabria per il G7 sul commercio, dove oltre ai Sette Grandi partecipano come invitati paesi importanti come India, Brasile, Corea del Sud, Turchia, Nuova Zelanda e Vietnam, tutti protagonisti in aree strategiche per l'export italiano.

«La presidenza italiana ha scelto di aprire il G7 a importanti Paesi partner per tutelare le catene di approvvigionamento e rafforzare la crescita economica» ha detto Tajani, che presiede il summit. Uno dei punti di maggiore interesse è quello delle catene del valore: «Le attuali minacce a livello mondiale, in particolare la guerra di aggressione della Russia contro l'Ucraina, compresi i suoi continui tentativi di ostacolare il commercio marittimo nel Mar Nero, e i persistenti attacchi degli Houthi contro le navi commerciali

in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden compromettono seriamente sia le catene di approvvigionamento che il regolare funzionamento dei porti nelle aree coinvolte, compreso il Mediterraneo. Di fronte a tali sfide, le libertà di scambio e di navigazione sono fondamentali per il commercio e la crescita globale. Un accesso incondizionato ai mercati internazionali e alle rotte marittime consente un movimento efficiente di beni, servizi e risorse. Garantire queste libertà richiede uno sforzo collettivo per assicurare che il sistema commerciale mondiale rimanga aperto e inclusivo, a beneficio di tutti i partecipanti e a favore della stabilità e della prosperità globale» afferma un documento del vertice.

Grande attenzione è stata posta sul porto di Gioia Tauro, che è una «piattaforma logistica nel cuore del Mediterraneo, uno scalo chiave per i corridoi intercontinentali» ha detto Tajani, che ha fatto visitare il porto agli altri ministri. Da qui, tra l'altro, non partono solo i cargo per spingere l'export, ha ricordato il titolare della Farnesina ma anche gli aiuti per chi affronta il dramma della guerra: la popolazione palestinese di Gaza. Per un Paese che fa dell'export una voce fondamentale della propria economia, il 40% del Pil, la logistica dei porti costituisce un'architrave dell'infrastruttura produttiva: 5 chilometri di banchine operative, dove l'anno scorso sono state movimentate merci per 45 milioni di tonnellate. «Gioia Tauro, primo in Italia per transhipment, è collegato con 60 porti di questo bacino e 120 porti nel mondo» ha sottolineato Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria.

«Abbiamo voluto che il G7 non fosse un modo per arroccarsi in difesa di un'alleanza che non vuole confrontarsi con gli altri: abbiamo deciso di aprire a tutti i paesi del mondo, a partire dal Brasile che presiede il G20» ha aggiunto Tajani al termine della prima giornata del G7 commercio. «Solo così si rafforza il dialogo con realtà diverse dal G7: tutti pensiamo che dobbiamo lavorare per migliorare l'OMC perché è cambiato il mondo» ha aggiunto. Infine un richiamo del ministro alla difesa dei prodotti italiani, specie nell'agroalimentare: «C'è il grande tema dell'italian sounding che vogliamo affrontare. Se c'è tanto spazio per il finto prodotto italiano, immaginiamo quanto spazio può esserci per il vero prodotto italiano. Ecco perché voglio lanciare una grande offensiva per occupare gli spazi che oggi sono nelle mani dell'italian sounding».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# L'Fmi avverte: rischio che il calo dell'inflazione rallenti e pesi sui tassi

Gianluca Di Donfrancesco

Il Fondo monetario internazionale conferma sopra il 3% le stime di crescita dell'economia globale per il 2024 e il 2025, ma mette in guardia sull'inflazione: il processo di raffreddamento dei prezzi frena, soprattutto nel settore dei servizi, rendendo più difficile il lavoro delle Banche centrali. Nell'aggiornamento di luglio del suo World economic outlook, l'Fmi indica così la possibilità «di tassi d'interesse più alti, per un periodo ancora più lungo», in particolare negli Usa.

L'economia mondiale crescerà del 3,2% nel 2024 e del 3,3% nel 2025, in linea con le previsioni di aprile. Le stime per gli Stati Uniti sono rispettivamente del 2,6 e dell'1,9%, con una

frenata causata dal rallentamento del mercato

del lavoro e dei consumi e da una politica di bilancio che dovrebbe diventare meno espansiva,

dopo le elezioni.

Dinamica opposta per l'Eurozona. Il peggio sarebbe ormai alle spalle e si prevede una modesta ripresa dello 0,9% per il 2024, trainata da un maggiore slancio nei servizi e da esportazioni più elevate del previsto nella prima metà dell'anno. La crescita dovrebbe salire all'1,5% nel 2025, grazie a consumi più forti, sostenuti dall'aumento dei salari reali, e a investimenti più consistenti, con l'allentamento graduale della politica monetaria.

Il Pil dell'Italia, nelle stime del Fondo, torna a crescere meno della media dell'Eurozona: le previsioni sono di una crescita allo 0,7% nel 2024 e dello 0,9% nel 2025 (con rialzo dello 0,2% sulle stime di aprile). La grande malata d'Europa, la Germania, passa da un modesto aumento dello 0,2% quest'anno all'1,3% il prossimo. Entrambi i Paesi pagano le persistenti difficoltà nel settore manifatturiero. Si conferma, invece, la vivacità della Spagna, che continua a crescere più dei partner dell'euro e sopra il 2%.

Per la Cina, che ha deluso con un aumento del Pil del secondo trimestre sotto le attese (4,7% su base annua), il Fondo continua a puntare su una crescita del 5% nel 2024. Le prospettive per il medio termine sono però determinate dall'invecchiamento della popolazione e dal declino della produttività. La frenata è strutturale e fermerà il passo

della seconda economia mondiale al 4,5% nel 2025 e al 3,3% nel 2029. L'India, al contrario, continua la sua corsa: la crescita del Pil si attesterà al 7% quest'anno.

Il Fondo segnala due principali fattori di rischio per lo scenario tratteggiato ed entrambi riguardano l'inflazione. Da un lato, c'è la dinamica dei prezzi nel settore dei servizi, dove pesa di più il costo del lavoro. «Se l'inflazione dei beni non diminuirà ancora, l'aumento dei prezzi dei servizi e dei salari potrebbe mantenere l'indice complessivo più alto di quanto auspicato. Anche in assenza di nuovi shock, sarebbe un rischio significativo per lo scenario di atterraggio morbido», avvisa il capo economista dell'Fmi, Pierre-Olivier Gourinchas.

Poi ci sono le tensioni commerciali e geopolitiche, che possono far salire il costo delle importazioni e inceppare le catene di approvvigionamento. Preoccupa «il progressivo smantellamento del sistema multilaterale», a colpi di dazi e sussidi. «Questa ondata di misure unilaterali - sottolinea Gourinchas - distorce il commercio e l'allocazione delle risorse, innesca ritorsioni, indebolisce la crescita».

«Il rischio di un'inflazione elevata - avvisa il Fondo - ha rafforzato le prospettive di tassi di interesse più alti per un periodo ancora più lungo». Questo, a sua volta, aumenta i rischi fiscali e finanziari: un prolungato apprezzamento del dollaro derivante dal differenziale dei tassi di interesse potrebbe influenzare i flussi di capitale e ostacolare l'allentamento della politica monetaria, con un conseguente impatto negativo sulla crescita. «A inizio anno - afferma Gourinchas - sembrava che la Fed avrebbe tagliato i tassi diverse volte entro la fine del 2024, ma ora prevediamo che lo farà una sola volta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# La formazione in Paesi terzi fa il debutto con Fondimpresa

*Fondi interprofessionali. Dote di 5 milioni per le aziende che intenderanno mettere a frutto i vantaggi offerti dal decreto Cutro. A metà 2024 oltre 811 i milioni stanziati da cinque grandi realtà del settore*

Pagina a cura di Mauro Pizzin

Nel primo semestre del 2024 supera gli 811 milioni la nuova dote messa a disposizione delle aziende da cinque tra i più grandi fondi interprofessionali, ripartiti tra avvisi, conto formazione, conti individuali e di gruppo: una cifra destinata a crescere nel secondo semestre del 2024, quando saranno attivati ulteriori avvisi.

A 491 milioni, di cui 300 in conto formazione, ammontano le risorse stanziati da Fondimpresa, mentre 191 milioni sono destinati agli avvisi, di cui oltre 66 milioni per bandi del 2023 a budget quest'anno e 42,3 milioni ancora da stanziare. Tra quelli già attivati una novità assoluta è rappresentata dall'avviso 4/2024 da 5 milioni: la realizzazione di interventi sperimentali per la formazione professionale e civico linguistica in Paesi terzi. Un'iniziativa che poggia su quanto stabilito dal Dl 20/2023, quel decreto Cutro che modificando l'articolo 23 del Testo unico dell'immigrazione ha posto fuori dalle quote del decreto Flussi gli ingressi di stranieri non comunitari residenti all'estero che abbiano completato programmi di formazione professionale e civico-linguistica approvati dal ministero del Lavoro. Le domande di finanziamento (dal 19 luglio al 31 dicembre 2024, fino a esaurimento risorse) dovranno riguardare stranieri residenti in Paesi terzi e/o gli apolidi e stranieri rifugiati presenti in Paesi terzi di primo asilo o di transito, ed essere presentate da aziende che procedano a formarli per una loro successiva assunzione in Italia.

È di 129 milioni la dote messa a disposizione da For.Te., di cui 84 milioni sugli avvisi a valere sul conto generale e 45 milioni sui conti individuali aziendali, di gruppo e attivati dai consorzi. Il fondo segnala che al momento i fondi per piani formativi già assegnati ammontano a 80 milioni. Particolarmente attento alla qualità della formazione erogata in un contesto come quello attuale, caratterizzato da rapidi cambiamenti tecnologici e di mercato, For.Te. ha creato il Forum sulla formazione continua, primo laboratorio di idee permanente e di confronto sui temi del lavoro e della formazione in grado di offrire una visione complessiva delle dinamiche formative con analisi e dati a livello nazionale e internazionale.

Già nove gli avvisi attivati da Fonarcom, che sul tavolo ha messo finora 97 milioni, di cui 52 per quel conto formazione rispetto a cui l'accantonamento e la restituzione alle aziende è passato dal 90% al 92% dal 1° luglio. Tra gli avvisi, due sono dedicati a

tematiche prioritarie (internazionalizzazione, transizione digitale, transizione ecologica ed economia circolare, diversity management, lavoro agile e sostenibilità ambientale, economica e sociale secondo gli obiettivi dell'Agenda 2030).

Le risorse 2024 di Fba per il settore bancario e assicurativo in parte restano da definire e ora come ora ammontano a 69,1 milioni, di cui circa 31 milioni per il conto individuale. Finora solo l'avviso 1/2024 è stato attivato per l'anno in corso, con dote da 17,30 milioni, per Piani aziendali, settoriali, territoriali, individuali e di alta formazione. Risultano comunque ancora aperti tre avvisi relativi ad anni precedenti con fondi a bilancio quest'anno. L'avviso 3/2023 (dote 7,75 milioni) ha per oggetto piani individuali per lavoratori soggetti a intervento straordinario di integrazione salariale. L'avviso 2/2023 (dote 6,16 milioni) riguarda piani aziendali, settoriali, territoriali, individuali e di alta formazione. L'avviso Digi 2022 (dote 15 milioni) copre piani aziendali, settoriali e territoriali finalizzati al consolidamento e allo sviluppo delle competenze per l'occupabilità e la competitività nella transizione digitale delle aziende.

Fondirigenti ha messo finora sul tavolo 25 milioni, di cui 13 destinati al conto formazione. Secondo tradizione, saranno due gli avvisi attivati e tra essi quello con dote maggiore (10 milioni) è l'1/2024, mentre il secondo, da 2 milioni e con temi ancora da definire, uscirà in autunno. L'avviso 1 è dedicato all'innovazione digitale e finanzia progetti destinati ad accrescere il mindset e le competenze digitali dei dirigenti per migliorare le performance delle imprese e l'occupabilità del management. Sono previste premialità per incoraggiare la partecipazione sia delle piccole imprese, le quali accedono a percorsi di transizione digitale in percentuale minore (18%) rispetto alle Medie e Grandi (che a loro volta avevano già beneficiato di un finanziamento attraverso gli avvisi promossi nel 2023) sia delle imprese del Sud, che utilizzano la leva formativa in modo ancora troppo limitato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA PIETRO GIULIANI PRESIDENTE DI AZIMUT HOLDING

# «Azimut si fa in due e cresce, barricate in caso di Opa ostile»

Alessandro Graziani

1 di 2



Le masse

«Azimut è e resterà un gestore italiano del risparmio indipendente. Lo spin off annunciato a marzo creerà una fintech bank indipendente e aggiungerà intorno a 1,5 miliardi di valore in più per i nostri azionisti. Un'Opa ostile su di noi prima di quella data? Siamo pronti alle barricate, esistono varie *poison pill* dal valore superiore ai 500 milioni che vanificherebbero un'eventuale offerta». Pietro Giuliani, oltre a essere il presidente di Azimut Holding, è anche uno dei suoi fondatori e non ha alcuna intenzione di andare in pensione. E si dichiara pronto a difendere l'autonomia della "sua" società nel caso dovessero concretizzarsi le varie voci di mercato che da settimane indicano Azimut come un possibile target del risiko del settore del risparmio gestito. Ecco le sue considerazioni in questa intervista a Il Sole 24 Ore.

In Borsa siete sottovalutati rispetto ai vostri competitor domestici. È un problema di redditività?

Lo escludo. I dati della semestrale che approveremo nei prossimi giorni sono in linea con il superamento dei 500 milioni di euro di utile per l'intero anno e coerenti con l'obiettivo che ci siamo posti per l'esercizio 2024 rispetto ai 454 milioni di utile nel 2023. Aggiungo che abbiamo anche già superato il target di raccolta, con flussi che da inizio anno a fine giugno hanno raggiunto i 10 miliardi. E per la prima volta nella nostra

storia abbiamo anche superato i 100 miliardi di masse che a fine giugno sono arrivate a 102,5 miliardi.

Resta il fatto che in Borsa valete “solo” 3,2 miliardi,

meno di 7 volte l’utile atteso

per il 2024...

La performance, come diciamo sempre anche ai nostri clienti, va guardata nel medio-lungo periodo. Tenga conto che in vent’anni esatti di quotazione, l’anniversario è ricorso lo scorso 7 luglio, abbiamo sempre centrato gli obiettivi dichiarati e creato valore per gli azionisti. Ad esempio, chi avesse investito nel titolo Azimut dalla quotazione avrebbe visto moltiplicarsi per circa 15 volte il suo investimento, grazie alla crescita di valore dell’azione e ai dividendi pagati. Ciò significa che chi avesse investito 100.000 euro in azioni Azimut alla quotazione, oggi avrebbe 1,5 milioni di euro. In questi vent’anni siamo cresciuti molto, pensi che a fine 2004 le masse totali erano 8,7 miliardi. E abbiamo anche diversificato i mercati e le attività: oggi siamo presenti in 18 paesi del mondo, fuori dall’Italia contiamo 130 società di cui 35 operative e 19 affiliate all’estero con assets in gestione e clienti.

La vostra crescita che impatto ha avuto sull’economia italiana?

Negli ultimi anni ci siamo focalizzati sulle imprese e gli investimenti nei mercati privati: nel 2019 avevamo meno di un miliardo di masse sul segmento, oggi sono 6 miliardi ma sarebbero 9 sommando i miliardi rappresentati dalla quota pro-rata di Azimut in Kennedy Lewis Investment Management (venduta a Goldman Sachs) e Pathlight.

Perché avete ceduto la quota nell’asset manager Usa?

Avere troppe Sgr può creare più complessità che vantaggi. E abbiamo valutato che per i nostri azionisti fosse più redditizio vendere. Considerate che la cessione di Kennedy Lewis è avvenuta per un corrispettivo complessivo interamente in contanti di 225 milioni di dollari mentre il nostro investimento iniziale di Azimut era stato pari a 60 milioni di dollari. Per noi, senza considerare i dividendi incassati, c’è stato un incasso di circa 205 milioni di euro, un valore che è pari a più del 6% del valore attuale di Azimut in Borsa. Una plusvalenza di cui però il mercato non ha tenuto conto.

Da poco avete annunciato anche un’operazione industriale di separazione in due di Azimut con la creazione di una fintech bancaria. Con che tempi? E con quali vantaggi per gli azionisti

di Azimut?

Con l’operazione di cui abbiamo annunciato il progetto a fine marzo, ovvero lo spin off della rete di consulenti finanziari in Italia e la nascita di una nuova fintech bank che verrà quotata, creeremo ulteriore valore per Azimut grazie alla generazione di utili legati al margine di interesse che ad oggi non sono inclusi nel perimetro del gruppo. Il progetto della fintech bank, che sarà indipendente da Azimut, sta andando avanti: c’è stato il

*carve out* della rete: circa 1000 consulenti finanziari confluiranno nella nuova realtà mentre 850 restano in Azimut. E abbiamo una short list di piattaforme e di piccoli istituti per la licenza bancaria. Ci immaginiamo di prendere una decisione al più tardi entro settembre. Impiegheremo i capitali derivanti da questa operazione per crescere, principalmente in Italia, con un focus particolare alle imprese affiancandole nella loro espansione, anche estera, o per restituire valore agli azionisti.

Resta il fatto che in Borsa, anche a causa della vostra sottovalutazione, continuano a circolare voci di Opa su Azimut. È un'ipotesi che temete?

Le rispondo con grande chiarezza. Se fosse vero, sarebbe un "furto" per i nostri azionisti dal momento che con l'operazione annunciata a fine marzo il valore di Azimut crescerà in maniera importante che noi stimiamo tra il 30% e il 50%.

Nessuno spazio per un'aggregazione concordata?

No, qualunque Opa sarebbe ostile perché il cda di Azimut difficilmente accetterebbe un'offerta basata sul valore attuale e noi manager e consulenti finanziari, come già dichiarato anche in passato, probabilmente lasceremmo la società svuotandola e ricostruendone una nuova velocemente. Tra l'altro esistono anche alcune *poison pills* sia sugli strumenti finanziari partecipativi che in caso di *change of control*: un po' di società anche estere, avendo firmato accordi con noi sulla base della nostra indipendenza, potrebbero sciogliere le partnership ricomprandosi la nostra quota a un prezzo vantaggioso per loro.

Temete più un'offensiva da parte di gruppi italiani o esteri?

Lavoriamo guardando al futuro e non abbiamo timori. Dico solo che se dovesse arrivare un'Opa da parte di chi da tempo tramite analisti e ricerche reitera giudizi o target price non in linea con il reale valore di Azimut, probabilmente Consob interverrebbe. Ho già inviato in passato segnalazioni all'Authority.

Con UniCredit avete definito una recente partnership. Come sta andando?

Da gennaio abbiamo avviato operativamente la distribuzione dei prodotti di Nova, nostra società di gestione irlandese. Con UniCredit abbiamo questa iniziativa che darà i suoi frutti nel lungo periodo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Assolombarda lancia il portale con 2.500 risposte a interpello

N. T.

Una bussola per orientarsi nel mare aperto dei chiarimenti di prassi arrivati dalle Entrate attraverso lo strumento delle risposte a interpello. A metterla a punto è stata Assolombarda, l'associazione delle imprese che operano nelle province di Milano, Monza e Brianza, Pavia e Lodi. Si tratta di una vasta banca dati digitale con le istanze presentate dai contribuenti e pubblicate dall'agenzia delle Entrate a partire da settembre 2018.

Il servizio lanciato da Assolombarda è il primo "motore di ricerca" che mette a disposizione, ordinandole per data e per materia, le risposte alle istanze di interpello presentate da cittadini e imprese. Collegandosi al nuovo portale ([www.assolombarda.it/servizi/fisco/portale-interpelli](http://www.assolombarda.it/servizi/fisco/portale-interpelli)), è possibile consultare un database con oltre 2.500 documenti e accedere, inoltre, a tutti gli approfondimenti predisposti dagli esperti di Assolombarda. Il servizio, come spiega una nota diffusa dall'associazione, va nell'ottica della semplificazione amministrativa: attraverso l'istituto dell'interpello, infatti, i contribuenti possono chiedere all'agenzia delle Entrate di pronunciarsi in relazione all'interpretazione di norme tributarie, riguardanti fattispecie concrete e personali.

L'obiettivo è quello di consentire al cittadino e all'impresa la più ampia conoscenza di tutte le soluzioni interpretative adottate dall'Agenzia.

L'accesso all'archivio elettronico è gratuito e non è prevista alcuna registrazione. Per agevolare la ricerca, l'utente potrà scegliere di filtrare le istanze per materia, per data o per parole chiave presenti nel testo.

È «uno strumento prezioso per le aziende e per gli addetti ai lavori, utile per conoscere in modo semplice e intuitivo gli orientamenti interpretativi dell'amministrazione finanziaria e per orientare consapevolmente le scelte aziendali - ha dichiarato il direttore generale di Assolombarda, Alessandro Scarabelli -. Il nuovo portale, insieme alle piattaforme di Assolombarda sulle agevolazioni fiscali e sull'attuazione della riforma fiscale, consente alle imprese una conoscenza diffusa e aggiornata del contesto normativo e interpretativo nonché di cogliere tutte le opportunità previste dall'ordinamento nel rispetto delle indicazioni fornite dall'Amministrazione finanziaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Tfr giugno, coefficiente 1,128469

Nevio Bianchi Pierpaolo Perrone

A giugno il coefficiente per rivalutare le quote di Tfr accantonate al 31 dicembre 2023 è 1,128469. Per determinare il coefficiente di rivalutazione del Tfr, o delle anticipazioni, si parte dall'indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati "senza tabacchi lavorati" diffuso ogni mese dall'Istat. In particolare, si calcola la differenza in percentuale tra il mese di dicembre dell'anno precedente e il mese della rivalutazione. Poi si calcola il 75% della differenza a cui si aggiunge, mensilmente, un tasso fisso di 0,125. La somma tra il 75% e il tasso fisso è il coefficiente di rivalutazione.

L'indice Istat per giugno è 119,5 (invariato rispetto a maggio). A partire dai dati di gennaio 2016 la base di riferimento dell'indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati è il 2015 (la base precedente era 2010 = 100). La differenza in percentuale rispetto a dicembre 2023, su cui si calcola il 75%, è 0,504626. Pertanto il 75% è 0,378469. A giugno il tasso fisso è 0,750. Sommando quindi il 75% (0,378469) più il tasso fisso (0,750), si ottiene il coefficiente di rivalutazione 1,128469.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

[ntpluslavoro.ilsole24ore.com](http://ntpluslavoro.ilsole24ore.com)

La versione integrale

dell'articolo e della tabella

# Unindustria Lazio, Giuseppe Biazzo designato presidente

Andrea Marini

Il consiglio generale di Unindustria Lazio, sotto la presidenza di Angelo Camilli, ha designato ieri Giuseppe Biazzo all'unanimità come presidente dell'associazione per il 2024-2028. L'assemblea privata del 24 settembre eleggerà il presidente e la squadra di presidenza approvando programma e deleghe.

Biazzo, fondatore e amministratore delegato di Orienta Spa, è il designato alla successione di Camilli, che nel frattempo è entrato nella squadra del presidente di Confindustria Emanuele Orsini con l'incarico di vice presidente per il Credito, la Finanza e il Fisco. La candidatura unica, su cui si sono espressi positivamente i membri del Consiglio Generale, è stata indicata dopo le consultazioni della base associativa a Roma, Latina, Frosinone, Rieti, Viterbo, coordinate dalla commissione di designazione composta da Aurelio Regina, Maurizio Stirpe e Filippo Tortoriello.

Camilli, nel ringraziare Regina, Stirpe e Tortoriello, ha ricordato che l'iter per il rinnovo della presidenza 2024-2028 di Unindustria proseguirà ora con l'ascolto degli associati per le figure da proporre per le presidenze territoriali delle diverse sedi dell'associazione, in vista del prossimo consiglio generale del 12 settembre che approverà il programma del presidente designato, la sua squadra e le relative deleghe, da sottoporre al voto conclusivo dell'assemblea elettiva il 24 settembre.

Biazzo è fondatore e amministratore delegato di Orienta Spa Società Benefit, agenzia per il lavoro italiana. Laureato in economia con un master MBA, è nato a Torino il 4 giugno 1965, sposato, ha due figli. Da settembre 2020 è vicepresidente di Unindustria con delega sul capitale umano e la cultura d'impresa. Dal 2016 al 2020 è stato consigliere di presidenza in Unindustria. Dal 2013 al 2023 ha ricoperto l'incarico di presidente di Ebitemp, l'ente bilaterale del settore della somministrazione. Dal 2010 al 2012 è stato vicepresidente di Assolavoro, la principale associazione italiana delle Agenzie per il lavoro aderente a Confindustria. Ha fondato nel 1993 la prima società del Gruppo Orienta presente oggi direttamente in 4 paesi europei e tramite la rete Eurotemp in altri 5 Paesi in Europa. In precedenza ha lavorato come funzionario in società del gruppo Barclays ed Accor. Dal 1989 al 1991 ha prestato servizio come ufficiale presso il primo Battaglione Carabinieri Paracadutisti "Tuscania" di Livorno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Esportazioni in frenata a maggio (-3,8%)

Nino Amadore

Un calo secco nel mese di maggio rispetto al mese precedente ma una situazione stazionaria sul piano tendenziale per il 2024. È il quadro dell'export italiano secondo l'ultimo report dell'Istat. I dati ci dicono che a maggio l'export ha avuto una flessione del 3,8% con una riduzione sia in area Ue (-3,3%) sia in area extra Ue (-4,4%) mentre l'import è calato solo dello 0,5 per cento. Nel trimestre marzo-maggio 2024, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, l'export si è mantenuto pressoché stazionario (+0,1%) mentre l'import è cresciuto dell'1,9%. «La riduzione su base mensile dell'export a maggio si colloca in un quadro di sostanziale stazionarietà della dinamica congiunturale su base trimestrale - è il commento dell'Istat -. In termini tendenziali, la flessione dell'export coinvolge quasi tutti i principali paesi partner commerciali e torna ad essere rilevante verso la Germania».

Per quanto riguarda il saldo commerciale a maggio è stato pari a +6.430 milioni (era +4.767 milioni a maggio 2023) mentre il deficit energetico si attesta a -4.020 milioni, da -4.832 milioni dell'anno prima. L'avanzo nell'interscambio di prodotti non energetici passa da 9.599 milioni di maggio 2023 a 10.451 milioni di maggio 2024.

Secondo l'Istat a maggio di quest'anno l'export è diminuito su base annua dell'1,7% in termini monetari e del 3,4% in volume. «La flessione delle esportazioni in valore è la sintesi di una contrazione sui mercati Ue (-3,9%) e una moderata crescita su quelli extra Ue (+0,6%) - spiegano dall'Istat -. L'import registra un calo tendenziale del 5% in valore, che interessa sia l'area extra Ue (-5,6%) sia l'area Ue (-4,6%); in volume, le importazioni diminuiscono del 4,1%».

Tra i settori che più hanno contribuito alla flessione tendenziale dell'export ci sono i mezzi di trasporto, autoveicoli esclusi (-24,9%), i metalli di base e prodotti in metallo (-8,2%), gli autoveicoli (-16,2%), gli articoli in pelle, escluso abbigliamento, e simili (-9,9%). Aumentano su base annua le esportazioni di articoli sportivi, giochi, strumenti musicali, preziosi, strumenti medici e altri prodotti non classificati altrove (+25,8%), articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici (+7,9%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (+4,9%).

Su base annua, i Paesi che contribuiscono maggiormente alla diminuzione dell'export nazionale sono Germania (-8,2%), Svizzera (-11,4%), Austria (-14,3%), Francia (-2,7%) e Belgio (-7,3%). Crescono invece le esportazioni verso Turchia (+29,7%) e Spagna (+5,1%). «Si conferma la capacità di tenuta dell'export e la resilienza delle aziende italiane nell'affrontare un contesto fortemente impattato dall'incertezza geopolitica e dal calo delle vendite verso i Paesi Ue non interamente bilanciate da quelle verso le altre aree del mondo, così come evidenziato nella presentazione del Rapporto Ice Commercio estero 2023-2024 e dell'Annuario Istat-Ice 2023- dice il

presidente dell'Ice Matteo Zoppas –. L'Italia fa comunque meglio dell'Unione europea le cui esportazioni complessive nel mese di maggio 2024 sono scese del 3,5% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Veicoli commerciali sprint, crescita doppia rispetto all'auto

Filomena Greco



## TORINO

Il mercato dei veicoli commerciali in Italia fa meglio del settore auto e nel primo semestre di quest'anno supera i volumi del 2019, mentre le quattro ruote scontano ancora un gap di circa il 18% di immatricolazioni. Da gennaio a giugno secondo i dati elaborati dall'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera automotive, si contano 16.782 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 10,5% in più rispetto ai primi sei mesi del 2023 contro un mercato dell'auto cresciuto nel semestre intorno al 5%. Il trend positivo riguarda sia i commerciali da 3,5 a 16 tonnellate che i truck (oltre le 16 ton), cresciuti rispettivamente del 13,1% e del 10% rispetto allo stesso periodo del 2023.

Dopo la frenata del 2020, il recupero di volumi è stato costante, tanto che le immatricolazioni del 2024 superano di quasi il 20% quelle del periodo precedente al Covid. Lo stesso trend emerge dai numeri dei commerciali leggeri, sotto i 35 quintali, analizzati da Unrae, l'associazione dei produttori esteri. A giugno il mercato dei furgoni segna il volume più alto degli ultimi sei anni e mezzo, in crescita del 21,5% su giugno 2023. Il primo semestre si è concluso con un aumento del 17,7%, volumi che hanno anche in questo segmento superato, del 16,5%, quelli del 2019. Ai risultati hanno contribuito due di fattori, lo smaltimento di ordini inevasi nel 2023 e l'arrivo sul mercato di stock creati a seguito dell'entrata in vigore, il 7 luglio, del Regolamento Generale sulla Sicurezza che ha reso obbligatori dispositivi di sicurezza.

## La transizione

La diffusione dei mezzi elettrici nel comparto commerciale è in stallo, nonostante il balzo registrato il mese scorso grazie agli incentivi. Nei primi sei mesi del 2024 la quota dei veicoli alimentati a gas risulta del 2,1% (era dell'1,7% nel 2023 specifica Anfia), mentre gli autocarri elettrici e ibridi (gasolio/elettrico) rappresentano lo 0,9% (erano l'1,1% nel primo semestre 2023). Se guardiamo al comparto dei furgoni, il peso degli elettrici si attesta all'1,7% nel primo semestre, al 2% nel solo mese di giugno, quota quasi dimezzata però rispetto al 3,9% di un anno fa, come evidenzia Unrae. I nuovi incentivi disponibili da inizio giugno - 53 milioni per il comparto dei commerciali - hanno visto esaurirsi in una sola settimana i 13 milioni destinati all'acquisto di veicoli elettrici, il 63% del totale delle richieste di incentivo per commerciali nel primo mese di attivazione degli ecobonus. A tutte le motorizzazioni è riservata la quota restante di aiuti, 21 milioni, destinata a Pmi per l'acquisto di mezzi fino a 7,2 tonnellate.

## Le misure

«Gli operatori del settore stanno investendo nel rinnovo delle flotte – commenta Luca Sra, delegato Anfia per il trasporto merci – ma a fronte di un parco circolante tra i più vecchi in Europa, per realizzare concretamente la sostituzione dei veicoli più vetusti con mezzi nuovi a basse e a zero emissioni serve una politica di sostegno al settore pluriennale, con stanziamenti adeguati e che rispetti il principio di neutralità tecnologica». Gli operatori poi chiedono il ripristino di misure come il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali applicato ai veicoli di ultima generazione. «Un contributo importante alla transizione deriva dalla massima diffusione delle infrastrutture di ricarica - commenta Michele Crisci presidente Unrae - per questo chiediamo un credito d'imposta al 50% per gli investimenti privati in ricariche fast, almeno fino al 2025».

Sul tavolo ci sono almeno altre due questioni, la prima è legata alla necessità di rinnovare anche il parco rimorchi, variabile importante sulla strada della decarbonizzazione se si guarda a peso ed efficienza. Inoltre, per il settore è fondamentale chiudere il cerchio sui mezzi fino a 18 metri di lunghezza. L'articolo 61 del Codice della Strada, nel 2021, è stato modificato e prevede che possano circolare veicoli più lunghi di un metro e mezzo rispetto agli attuali. Ma per omologare e immatricolare semirimorchi più lunghi c'è bisogno di modificare il Regolamento di attuazione del codice della strada, intervento atteso da anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA