



CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MERCOLEDI' 9 OTTOBRE 2024

Gestione Stazione Marittima L'affidamento finisce al Tar

Derby sull'appalto: ricorso dei player di Napoli contro l'aggiudica ai salernitani

IL CONTENZIOSO

Non è, stavolta, una partita di calcio a contrapporre, l'una contro l'altra, Salerno e Napoli. A scatenare la "rivalità" tra le due città, questa volta, sono ragioni economiche. O, meglio, gestionali. Perché di fronte, nelle aule di giustizia, ci saranno le società che gestiscono le Stazioni marittime di Napoli e Salerno. Il motivo? Semplice: la cordata d'imprenditori che ha in uso la Stazione marittima partenopea dimostra interesse anche per quella salernitana. E ritiene illegittimo l'affidamento, arrivato lo scorso luglio da parte dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, della struttura progettata dall'archistar **Zaha Hadid** alla Salerno Cruises srl e alla Salerno Stazione Marittima spa. Perciò, è stato presentato ricorso al Tar Campania (saranno i giudici di Salerno a decidere sulla questione dopo un trasferimento di competenze da Napoli) che dovrà, a questo punto, dirimere la questione, sollevata dalla Terminal Napoli, la società concessionaria della Stazione marittima del capoluogo di regione, facente capo a Marininvest (gruppo Msc), Costa Crociere, Royal Caribbean, Alilauro (col 22,5% ciascuna) e a Msc Crociere per il 5,6% (il resto è rappresentato da azioni proprie), guidata da **Tomaso Cognolato**, presidente di Assiterminal.

Come si può notare, dunque, la "conchiglia" fa gola a big player dell'economia marittima e, in particolar modo, delle crociere. Segno inequivocabile di come il turismo crocieristico a Salerno abbia larghi margini di sviluppo, tenuto pure conto che il porto di Napoli è ormai saturo. Del resto, nel porto cittadino, quest'anno sono mancate proprio le navi di Msc e Costa. Insomma si ripropone, pure se in termini diversi, lo stesso schema che ha portato l'aeroporto di Salerno ad essere gestito da Gesac. Anche se, in questo caso, il porto di Salerno è già pronto ad accogliere le navi cariche di passeggeri, tenuto anche conto che nel giro massimo di quattro anni ci sarà una banchina decisamente più lunga di quella oggi a disposizione (300 metri contro i 180 attuali). Gli interessi in campo, quindi, sono notevoli e a tutt'oggi il consorzio che gestisce la Stazione marittima è formato da una joint venture di cui fanno parte i gruppi Amoruso e Aloschi, e da una compagine di oltre 40 soci, con ruoli preminenti di Culp Flavio Gioia, Rimorchiatori Salerno, Gruppo Gallozzi e Gruppo Amoruso.

Ad essere finita sott'accusa è la procedura che ha

portato all'aggiudicazione della gestione della struttura. Il bando di gara, infatti, prevedeva un canone annuo a base d'asta di 121.306 euro, vale a dire poco più di 10mila euro al mese, per otto anni. Naturalmente la destinazione d'uso del "pacchetto" tutto compreso è quella crocieristica (e non potrebbe essere altrimenti) «per il connesso svolgimento del servizio di stazione marittima passeggeri da crociera, funzionale all'accoglienza, all'assistenza e ai servizi forniti ai passeggeri in imbarco, sbarco e transito, relativamente al traffico crocieristico e delle attività correlate». Tra le altre cose, nel bando veniva evidenziato come per il concessionario «sussiste l'obbligo con tutti gli utenti e le linee di navigazione per navi da crociera che necessitano e usufruiscono del servizio, mediante la sottoscrizione diretta di appositi contratti, alle condizioni, anche economiche, che il concessionario andrà di volta in volta a pattuire, assicurando condizioni di trattamento che non siano ingiustificatamente discriminatori o disuguali». Per quanto riguarda le condizioni, veniva stabilito che l'affidatario dovrà accollarsi la «manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché le attività correlate al funzionamento della struttura». La concessione consente anche «attività commerciali all'interno dell'edificio e nelle aree limitrofe, con la possibilità di affidare il servizio a terzi». Ora toccherà ai giudici del Tar dirimere la situazione e decidere questo derby fra Salerno e Napoli.

Gaetano de Stefano

riproduzione riservata



Hub turistici nelle stazioni tra Cilento e aree interne «Approccio interessante»

La proposta di Picarelli trova d'accordo enti ed associazioni per un vero rilancio



Carmen Incisivo

Rendere le stazioni del Cilento e delle aree interne piccoli hub turistici nei quali viaggiatori italiani e stranieri possono trovare un'offerta integrata ripartendo da una intermodalità sostenibile e dalla promozione delle eccellenze di cui l'area vasta è ricca. La proposta di Ugo Picarelli, fondatore e direttore della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico, mira a mettere a sistema asset già esistenti, coinvolgendo i giovani del territorio e ragionando in un'ottica sinergica che non richiede, non nell'immediato almeno, grandi investimenti economici o stravolgimenti infrastrutturali. L'obiettivo è chiaro: collegare il capoluogo con le stazioni ferroviarie dei piccoli centri, attraverso treni regionali o anche storici, presso le quali collocare agenzie locali di informazione e di offerta di servizi turistici, dove i viaggiatori hanno la possibilità di prendere navette elettriche su gomma per la visita guidata di musei civici, siti archeologici e borghi,

noleggiare auto e bike elettriche, fare trekking lungo i sentieri del Cai, intraprendere uno dei cammini del Touring o salire a cavallo all'insegna del turismo equestre, scegliere itinerari eno-gastronomici.

L'APERTURA

«È senza dubbio un approccio molto interessante - conferma il presidente del Parco nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, Giuseppe Coccorullo - come Ente Parco siamo aperti a dare supporto all'iniziativa che riteniamo molto valida. Certamente non si può prescindere dal coinvolgimento di altri soggetti ed in primo luogo dei Comuni in quanto primi riferimenti deputati a gestire oggettivi problemi legati, per esempio, alla mobilità. C'è tanto lavoro da fare ma noi ci siamo. Cilento ed aree interne sono un patrimonio immenso che va valorizzato». Un ruolo chiave in questa piccola rivoluzione è destinato ai giovani, quelli che hanno preferito restare nonostante tutto e quelli che, invece, vogliono tornare. «La Fondazione Monte Pruno - commenta il presidente della Fondazione Michele Albanese - è nata proprio allo scopo di dare supporto ai giovani, di trasformare in realtà le loro idee e progetti e, non ultimo, di lavorare per lo sviluppo del nostro territorio. Per noi le aree interne hanno un valore inestimabile e siamo, come siamo sempre stati, a disposizione per una loro valorizzazione. Tuttavia esistono criticità, legate all'accessibilità, che vanno affrontate e risolte in un'ottica di sinergia. Ci crediamo ma è il tempo di agire, ognuno per propria competenza».

LA POSIZIONE

Tra coloro che rispondono "presente" all'appello lanciato da Picarelli c'è l'Automobile Club d'Italia. «Confermiamo il nostro interesse per questa operazione di destagionalizzazione a beneficio dei nostri siti turistici interni - spiega l'ingegner Vincenzo Demasi, presidente di Aci Salerno - troviamo interessante e necessaria la creazione sinergica di un interscambio tra i diversi mezzi di trasporto. Il Cilento e le aree interne sono perfetti per sperimentare un sistema integrato gestito da Comuni ed associazioni per l'utilizzo di mezzi non inquinanti». In questo modo - sottolinea Demasi - «valorizziamo il territorio, trasformiamo i giovani in vettori turistici e promotori di questo immenso patrimonio, diffondiamo buone pratiche di rispetto dell'ambiente e creiamo posti di lavoro». Aci ha già contribuito, proprio in questi giorni, a una sperimentazione di "turismo lento" in Cilento attraverso un tour con veicoli storici. «Ruote nella storia, realizzato in collaborazione con Araba Fenix - conclude Demasi - può essere d'ispirazione per iniziative analoghe ma con veicoli elettrici nel Parco nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni. Da parte nostra c'è tutta la volontà di contribuire attivamente a questo cambio culturale e allo sviluppo del territorio. Occorre un'integrazione razionale delle potenzialità e dell'esistente, ciò che serve sono volontà ed entusiasmo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giorgetti prudente: difficile il Pil a +1% ma Piano ambizioso

Il ministro conferma gli sgravi sul lavoro. Ma il cuneo cambia: giù le tasse invece dei contributi. «Il Psb è realistico, la guerra aumenta l'incertezza»

LA STRATEGIA

ROMA L'Italia difficilmente riuscirà a raggiungere una crescita dell'1 per cento quest'anno. Ma l'economia resta solida, la legge di Bilancio, pur rigorosa, renderà possibile la riduzione strutturale delle tasse sul lavoro, cioè del cuneo. Un taglio che però è destinato a cambiare. Non sarà più una riduzione dei contributi versati all'Inps, ma un intervento "fiscale". Si agirà cioè, sul lato delle tasse. Ma «garantendo gli stessi vantaggi, nessuno ci perderà niente», ha spiegato il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti parlando in audizione sul Piano strutturale di Bilancio. Non più tardi di due giorni fa, la Banca d'Italia aveva avvisato che il taglio strutturale dei contributi metteva a rischio il sistema delle pensioni. Il meccanismo dunque sarà corretto, magari trasformandolo in una detrazione ulteriore sul lavoro in grado di garantire comunque quell'aumento medio da 100 euro netti al mese che oggi permette la riduzione dei contributi per i redditi fino a 35 mila euro. Il Piano, ha spiegato poi Giorgetti, conterrà «tagli significativi» alla spesa pubblica. Eccetto la sanità, che resterà al riparo dalla sforbiciata, mentre saranno confermati i fondi per il rinnovo dei contratti della Pubblica amministrazione. Così come ha confermato che le imprese che hanno goduto di condizioni favorevoli saranno chiamate a un contributo sugli extraprofiti. Giorgetti ha spiegato che «la revisione delle stime trimestrali annuali da parte di Istat, pur elevando di molto il livello del Pil in termini nominali e reali, hanno comportato una correzione meccanica al ribasso della crescita acquisita per il 2024 che rende più difficile il conseguimento di una variazione annuale del Pil reale dell'1% per l'anno in corso».

Nel corso dell'audizione parlamentare sul Psb, il ministro dell'Economia ha comunque garantito che i nuovi dati trimestrali, pur avendo un probabile impatto sulla lettura finale del 2024, «non suscitano preoccupazioni per gli anni seguenti», ritenendo «probabile una successiva revisione al rialzo del 2023 e della prima parte del 2024, anche alla luce di un'occupazione superiore alle stime». Sulla base di queste premesse, Giorgetti ha spiegato che la manovra «si baserà sia sugli spazi di bilancio disponibili, sia sul reperimento di adeguate coperture».

LE RISORSE

In primo luogo, ha precisato il numero uno del dicastero di Via XX Settembre, «la legge di bilancio fornirà le risorse necessarie a confermare gli interventi ritenuti prioritari. Tra questi, ha chiarito Giorgetti, rientrano, soprattutto, le misure necessarie a rendere strutturali gli effetti del taglio del cuneo fiscale sul lavoro e l'accorpamento delle aliquote Irpef su tre scaglioni già in vigore per l'anno in corso, nonché interventi finalizzati a favorire la natalità e a fornire un sostegno alle famiglie più numerose». La manovra, ha aggiunto il ministro, «stanzierà anche risorse per il rinnovo dei contratti pubblici relativo al periodo 2025-2027, per tenere conto dell'andamento dell'inflazione». Inoltre, il governo considera necessario incrementare i fondi destinati alla sanità pubblica. «La spesa sanitaria», ha ricordato Giorgetti, «crescerà a un tasso superiore a quello fissato per l'aggregato obiettivo della spesa netta». Infine, le risorse disponibili a legislazione vigente e quelle ulteriori allocate con la prossima manovra «serviranno anche per avviare il programma di riforme e di investimenti delineato nel Piano».

I TEMI

Giorgetti è stato chiarissimo sulla necessità di una robusta revisione della spesa pubblica specificando che il governo «taglierà le spese piuttosto che aumentare le tasse». Tuttavia, come detto, ci sarà un cordone di protezione sulla spesa sanitaria «su cui ci impegniamo a mantenere l'incidenza sul Pil. Tutte le altre voci», ha preannunciato il ministro, «subiranno invece dei tagli significativi e costringeremo le Amministrazioni a fare risparmi». Tra i temi affrontati da Giorgetti in parlamento le accise: «Abbiamo scritto che ci sarà un allineamento, probabilmente ci sarà una riduzione della benzina e un innalzamento del gasolio, cercando di evitare contraccolpi per le categorie che utilizzano il gasolio per scopi professionali». È un obbligo che

dobbiamo calare nella realtà e il governo lo farà «con gradualità». Quanto al dossier privatizzazioni, il ministro ha spiegato che l'esecutivo è impegnato piuttosto in una campagna di razionalizzazioni in quanto «usciamo dai settori dove non riteniamo che lo Stato debba essere presente ed entriamo in quelli dove pensiamo debba esserlo». Infine, Giorgetti ha lanciato un avvertimento in vista della costruzione della legge di Bilancio affermando che «questo ministro fa il contrario di quello che fanno gli altri ministri che gonfiano la crescita per spendere risorse che non ci sono».

Michele Di Branco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giorgetti: valori catastali più alti

per chi ha beneficiato del Superbonus

Misure graduali sulle accise sui carburanti. «Farà sacrifici chi può permettersi di farli»

ROMA «Keynes non vi è piaciuto? Allora vi cito Battisti e Mogol. Troppo spesso la saggezza è la prudenza più stagnante». Giancarlo Giorgetti chiude così l'audizione in Parlamento sul Piano settennale di bilancio richiesto dalle nuove regole Ue. Rivendica «ambizione e realismo», e non rassegnazione di fronte a un sistema di regole europee rigide e sbagliate, per una Legge di Bilancio «che non lascerà indietro nessuno». Fatta più di tagli alla spesa, tranne la sanità, che di nuove tasse, «perché questa è l'impostazione del governo». Tasse che comunque ci saranno per chi «può permetterselo», ha detto Giorgetti. Rompendo poi un tabù del centro-destra, l'«aggiornamento delle rendite catastali».

Non per tutti come chiede l'Unione Europea da anni, ma in modo selettivo. Cominciando dagli «immobili fantasma» che nonostante la possibile regolarizzazione ancora ci sono ed aumentano, per passare poi agli edifici che hanno beneficiato dei bonus edilizi. La norma, già oggi, prevede che chi ha usato il 110% debba adeguare la rendita catastale, la «base» su cui si calcolano le tasse, dall'Imu a quelle sulle compravendite. «Verificheremo» dice Giorgetti. Il che non esclude che gli accertamenti possano essere estesi a chi ha beneficiato dei bonus ordinari. La verifica della rendita catastale ai fini dell'aggiornamento, da cui potrebbe arrivare un gettito non indifferente, riguarda potenzialmente tutte le unità immobiliari che hanno beneficiato del Superbonus al 110%.

Altra misura finora temutissima che si avvicina, tanto per ribadire l'ambizione ad un fisco più equo, è la revisione delle accise sui carburanti. «Ci sarà un allineamento, probabilmente ci sarà una riduzione della benzina e un innalzamento del gasolio, cercando di evitare contraccolpi per le categorie che utilizzano il gasolio per scopi professionali. È obbligo che dobbiamo calare nella realtà, con gradualità» ha detto Giorgetti.

La prossima Legge di Bilancio renderà permanenti il taglio del cuneo fiscale per i dipendenti sotto i 35 mila euro di e gli sgravi Irpef fino a 28 mila euro, ma anche la decontribuzione per le mamme che hanno figli e le deduzioni per le imprese che assumono. La revisione al ribasso del prodotto interno lordo operata dall'Istat pochi giorni fa, «renderà più difficile raggiungere una crescita dell'1% quest'anno, ma avrà un impatto quasi nullo sul '25» e sul Piano settennale. In ogni caso Giorgetti ha confermato il deficit al 3,8% nel 2024, mezzo punto inferiore a quello previsto pochi mesi fa. «Merito del governo e della sua prudenza», ha rivendicato Giorgetti, aver guadagnato spazi fiscali utili per la manovra di bilancio, restando anche particolarmente prudenti sulle previsioni. Quelle del Tesoro sono molto migliori di quelle della Commissione, che non tengono conto dell'impatto del Pnrr sulla crescita e stimano il potenziale di crescita dell'economia italiana con «un tasso di disoccupazione del 10%...».

La sanità

«Taglieremo tutte le spese tranne quella sanitaria che manterrà l'incidenza sul Pil»

La riduzione del debito «prioritaria nei confronti delle prossime generazioni», e che chiuderà al 135,8% quest'anno, sarà comunque assicurata. Tanto più che Giorgetti prefigura una probabile prossima revisione al rialzo del Pil del 2023 e dei primi sei mesi del 2024.

«Ogni intervento di politica di bilancio deve essere attentamente valutato e collocato nel contesto in cui è introdotto, senza dare per acquisiti i vantaggi temporanei. Solo così - ha detto Giorgetti citando John M. Keynes - sarà possibile migliorare la reputazione e l'attrattiva dell'Italia e, di conseguenza, garantire la stabilità dei nostri vantaggi». Poi Stefano Patuanelli (M5S) ha protestato, «Keynes si rivolterebbe nella tomba». Ed è allora che Giorgetti ha tirato fuori Battisti.

Mario Sensini



Corriere della Sera - Mercoledì 9 Ottobre 2024

Pensioni, l'Istat fa i conti sull'età:

dal 2027 servono tre mesi in più

I giovani? Lasceranno a 70 anni

Previdenza

Ecco come si allungheranno i tempi di uscita dal lavoro

ROMA Tutti coloro che sono nati dal 1960 in poi sono destinati, secondo le attuali norme di legge, a subire un aumento dei requisiti per accedere alla pensione, ora fissati (per chi ha versato contributi prima del 1996) a 67 anni d'età (con 20 di contributi) per la pensione di vecchiaia e, per la pensione anticipata, a 42 anni e 10 mesi di contributi (un anno in meno per le donne) indipendentemente dall'età. Chi è nato nel 1960 avrà infatti 67 anni nel 2027, quando è previsto il nuovo adeguamento dei requisiti alla speranza di vita, che dal 2019 ad oggi, per via della mortalità da Covid, non ha provocato l'aumento delle soglie.

Ma dal primo gennaio 2027, ha stimato l'Istat, sentita in audizione in Parlamento, dovrebbero scattare 3 mesi in più: «Rispetto agli attuali 67 anni, si passerebbe a 67 anni e 3 mesi dal 2027, a 67 anni e 6 mesi dal 2029 e a 67 anni e 9 mesi a decorrere dal 2031, per arrivare a 69 anni e 6 mesi dal 2051». Queste stime sono elaborate dall'Istat sulla base dell'aggiornamento delle previsioni demografiche dell'Italia, diffuse lo scorso 24 luglio.

Aggiornamento che prende atto di un inasprimento dell'invecchiamento della popolazione e dell'aumento della speranza di vita all'età di 65 anni (parametro preso in considerazione dalla legge per gli adeguamenti biennali). Di conseguenza, le stime su come salirà l'età pensionabile dal 2027 in poi risultano in aumento anche rispetto alle stime contenute nel Rapporto della Ragioneria generale dello Stato sulle tendenze di medio-lungo periodo del sistema pensionistico pubblicato a giugno e che aveva come base le precedenti previsioni demografiche dell'Istat. Così, mentre nel Rapporto della Ragioneria il primo adeguamento era previsto per il 2029 e sarebbe stato di un solo mese, da 67 a 67 anni e un mese, l'Istat ci dice invece che esso sarà di tre mesi e scatterà già dal primo gennaio 2027. Poi ancora tre mesi dal 2029 e altri tre dal 2031 e così via, fino ad arrivare a 69 anni nel 2045 e a quasi 70 anni (69 anni e 10 mesi, per la precisione) dal 2055.

Welfare

Con la prossima manovra incentivi a chi resta al lavoro e piccolo aumento per le minime

Ed è bene sottolineare che queste stime si basano sullo «scenario mediano» dell'Istat, che tiene conto anche di un flusso netto di circa 230mila migranti l'anno fino al 2030, che poi scenderebbe a 170mila l'anno fino al 2050. Ma esistono anche scenari più negativi, dove i residenti in Italia, anziché scendere dagli attuali 59 milioni a 54,8 milioni nel 2050 (scenario mediano), crollerebbero a 52,7 milioni, con un graduale peggioramento del rapporto tra persone in età da lavoro e il resto della popolazione.

Si tratta di tendenze che metteranno a dura prova la tenuta del sistema, come sa bene il governo, che nel Piano strutturale di bilancio ha scritto: «L'allungamento della vita lavorativa costituisce una necessità per la sostenibilità dei sistemi previdenziali. Sono allo studio incentivi alla permanenza nel mercato del lavoro». Che, sulla scia del bonus Maroni per chi resta al lavoro pur avendo raggiunto i requisiti di pensione, dovrebbero entrare nella prossima manovra. Dove non ci saranno nuovi canali per anticipare la pensione, ma solo la conferma dell'Ape sociale e di Quota 103 e Opzione donna con i requisiti particolarmente stringenti varati un anno fa. Probabile inoltre un piccolo aumento per le pensioni minime. Si parla di una decina di euro in più oltre i 620 euro cui dovrebbero arrivare con l'adeguamento all'inflazione.

Economia

↓ -0,24% FTSE MIB 33.733,90

↓ -0,23% FTSE ALL SHARE 35.872,04

↑ +0,04% EURO/DOLLARO 1,0979 \$

LA GUERRA COMMERCIALE SULLE AUTO

La Cina reagisce ai dazi Ue tasse su alcol, carne e supercar

Trattativa in salita con Pechino mentre Byd, Chery e Dongfeng frenano gli investimenti

di Diego Longhin

TORINO – La Cina mette nel mirino il brandy europeo e la Francia come risposta immediata ai dazi definitivi contro le auto elettriche prodotte nel Paese del Dragone. La prima ritorsione commerciale di Pechino colpisce i distillati: il ministero del Commercio della Repubblica Popolare ha deciso imposte extra provvisorie che vanno dal 30,6% al 39% con l'obbligo di deposito cauzionale alla dogana a partire da venerdì.

Pechino ipotizza altre misure, come sulla carne di maiale, sui formaggi, e sull'import di auto di grossa cilindrata per colpire la Germania e gli altri Paesi produttori di veicoli. L'obiettivo è convincere l'Europa a rivedere il regolamento entro il 30 ottobre, giorno della pubblicazione. Le trattative vanno avanti, ma Pechino si attrezza per colpire il commercio del Vecchio Continente. Le Borse hanno intercettato subito il problema. Sono fiacche e i titoli del settore perdono terreno. A Milano la Campari, che controlla Courvoisier,



I distillati francesi i più colpiti e i titoli collegati crollano in Borsa

ha lasciato l'1,9%, mentre a Parigi Rémy Cointreau ha chiuso in ribasso del 6,37% e Pernod Ricard ha perso il 4,18%. E le azioni del gruppo francese del lusso Lvmh, proprietario di Hennessy, sono scese del 3,67%. Dazi imposti anche per marca: i prodotti Martell pagheranno il 30,6% in più contro il +38,1% di Rémy Martin e il +39% di Hennessy. Courvoisier il +34,8%, valore medio applicato ai brand non indicati.

L'obiettivo è la Francia. Nella votazione di venerdì scorso la Germania ha detto «no» al balzello extra, dal +7,8% previsto per Tesla e il +35,3% imposto a Saic, che si aggiunge al 10% previsto alle dogane della Ue

sulle e-car. La Spagna si è astenuta. La Francia, come l'Italia, è per il «sì». La scelta di Pechino colpisce soprattutto il Cognac: le esportazioni francesi ammontano a circa 1,7 miliardi. Si tratta di «una pura ritorsione», tuona Parigi. Pure le imprese italiane, impegnate nel rilancio del brandy nostrano, sono preoccupate. La presidente di Federvini, Micaela Pallini, teme «un'escalation».

I produttori di auto cinesi hanno sospeso la ricerca di siti per fabbriche in Europa dopo che Byd ha scelto l'Ungheria e Chery la Spagna, ma quest'ultimo investimento rallenta. Nessuna novità da Dongfeng, colosso interessato all'Italia. Oltre al fastidio per i dazi, i cinesi, che producono in prevalenza elettriche, vogliono capire cosa succede in Europa rispetto al 2035, data di passaggio dal termico all'elettrico. I messaggi sono discordanti. Ieri il presidente del gruppo Ppe all'Europarlamento, Manfred Weber, ha detto che «è d'accordo sull'anticipo della revisione del regolamento al 2025». Il commissario Valdis Dombrovskis ha invece spiegato che «si devono raddoppiare gli sforzi per elettrificare». Il tutto mentre il comparto è in forte crisi e, oltre ai sindacati, le sigle delle imprese dell'indotto, come l'Anfia, sono pronte a chiedere al governo misure per allungare la cassa integrazione in scadenza. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La misura

+39%

Quota massima

La Cina ha deciso di imporre dazi alla dogana sul brandy europeo da un minimo del 30,6% ad un massimo del 39% con l'obbligo di un deposito cauzionale che scatta venerdì. Nel mirino sono finiti in particolare i Cognac francesi e i distillati importati dal Dragone

La nomina

Cambio al vertice per Gucci, Cantino nuovo ad

La maison del gruppo Kering sceglie il manager italiano per il dopo Palus

di Sara Bennewitz

MILANO – Un altro manager italiano sale ai vertici del marchio che è la «spina dorsale» del colosso del lusso francese Kering. Si tratta di Stefano Cantino, già deputy ceo di Gucci, che a gennaio assumerà tutte le deleghe della maison fiorentina, un colosso da 9 miliardi di fatturato: quanto Prada, Ferragamo e Tod's messe insieme. Cantino prende il posto di Jean-François Palus, braccio destro di François Henri Pinault, patron di Kering, e riporterà a Francesca Bellini, ceo di Saint Laurent e dallo scorso anno a capo di tutte le griffe del gruppo per volontà di Pinault.

Dopo una laurea in scienze politiche all'università di Torino, nel 1997 il manager passa in Prada ricoprendo ruoli di crescente responsabilità nelle aree marketing



◀ Al timone Stefano Cantino, già vice di Jean François Palus: assumerà tutte le deleghe a gennaio 2025

ACQUEDOTTO PUGLIESE S.p.A.
Via Cognetti, 36 - B A R I
Tel. n. 080/5723492
Telefax n. 080/5723018

Procedura aperta, ai sensi del combinato disposto artt. 155 e 71 del D. Lgs. n. 36/2023, per l'affidamento, secondo lo schema giuridico dell'Accordo Quadro da concludersi con un unico Operatore Economico, ai sensi degli artt. 59, co.3 e 154 del D.Lgs. 36/2023, del servizio di movimentazione, carico e trasporto a discarica/recupero di rifiuti speciali non pericolosi costituiti da fango (CER 190805), residui di vagliatura (CER 190801) e rifiuti da dissabbiamento (CER 190802) prodotti dagli impianti di depurazione gestiti dalla AED di Brindisi di Acquedotto Pugliese S.p.A. e servizi complementari - CIG A02509439F. Soggetto aggiudicatario: ECO-TREND S.R.L.; Importo di aggiudicazione: € 4.083.873,46. L'avviso integrale è stato pubblicato sulla G.U.R.I. V Serie Speciale, n. 114 del 27/09/2024, sul sito di questa Società www.aqp.it e sul portale dell'A.N.A.C.

Il direttore procurement ing. Andrea Luca Paschetto

e commerciale, fino ad assumere l'incarico di communication & marketing director. In Prada, Cantino ha anche lavorato con Belletini, con cui c'è un affiatamento consolidato che risale al 1999, quando la manager proveniente dalla finanza, con un passato in Goldman Sachs e Morgan Grenfell, è approdata nel gruppo di Patrizio Bertelli e Miuccia Prada.

Nel 2018 Cantino lascia Milano per Parigi e va a lavorare per il colosso mondiale di alta gamma Lvmh, dove per cinque anni assume su di sé le strategie di comunicazione e immagine di Louis Vuitton, con il ruolo di senior vicepresidente del più grande marchio del lusso. Lo scorso maggio Cantino torna a Milano come vice di Palus e lo affianca nel momento più duro della maison fiorentina, che ha chiuso il primo semestre di quest'anno con ricavi in calo del 18% a quota 4,1 miliardi.

Gucci torna così a essere sempre più italiana con amministratore delegato Cantino e direttore creativo Sabato De Sarno, un team che dovrà occuparsi del rilancio della griffe, che ha vissuto un momento difficile di discontinuità,

dopo l'addio ai vertici del tandem Marco Bizzarri - Alessandro Michele. Pinault ha sempre avuto un grande rispetto per i brand e i manager italiani, che rappresentano la maggior parte del fatturato del gruppo. Sono tante le prime linee di Kering provenienti dal Belpaese: oltre a Belletini e Cantino, l'ad di Bottega Veneta, Bartolomeo Rongone; l'ad di Alexander McQueen Gianfilippo Testa, l'ad di Pomellato, Sabina Belli; il numero uno di Kering eyewear Roberto Vedovotto e la responsabile della nuova linea di cosmetici, Kering Beauté, Francesca Cornaggia.

Quanto a Palus, che ieri è stato ringraziato da Pinault, resterà in Gucci fino a dicembre in attesa di un nuovo incarico. Il manager francese è entrato in Kering nel 1991, ricoprendo vari incarichi fino a diventare cfo, ruolo che ha lasciato nel 2023 per occuparsi a tempo pieno di Gucci. Se Palus era un uomo di finanza e di conti, Cantino è un manager che ha fatto tutta la sua carriera nel marketing e nella comunicazione. Il nuovo rinascimento di Gucci partirà proprio da qui e da una nuova immagine. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Punto

Se l'algoritmo decide i prezzi della corsa in taxi

di Aldo Fontanarosa

L'algoritmo decide già il prezzo del nostro biglietto aereo. Se la domanda è molto alta per il volo, il costo del biglietto si impenna. Lo stesso meccanismo andrebbe introdotto per le corse dei taxi. La pensa così l'Unione Radiotaxi d'Italia che chiede l'introduzione dell'algoritmo ai deputati della Commissione Attività produttive, durante un'audizione. Secondo l'Unione, le corse non possono avere la stessa tariffa. Quando la domanda è alta (perché piove o c'è un concerto), il tassista potrà reclamare più soldi, mentre ne chiederà di meno se la richiesta di corse è fiacca. L'idea di affidarsi all'algoritmo non va giù a una decina di sigle di tassisti che ora attaccano l'Unione. La loro preoccupazione è che il taxi perda il carattere di servizio pubblico e si trasformi in un privilegio per soli ricchi. Giovani e anziani, che già oggi sopportano a fatica le tariffe stabilite dai Comuni, finirebbero con l'allontanarsi del tutto dal taxi. Come dargli torto. Quando la domanda di corse conosce dei picchi, più che aumentare i prezzi andrebbero aumentati loro: i taxi, le auto bianche in strada. La loro penuria, soprattutto a Roma e Milano, resta una vergogna nazionale. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La giornata a Piazza Affari

↑ Italgas e Mps guidano i rialzi Corrono Diasorin e Amplifon

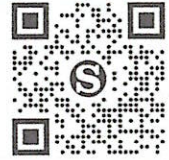
La Borsa di Milano chiude in calo, con il Ftse Mib che cede lo 0,24%. A guidare i rialzi sono Italgas (+3,31%) e Mps (+3,31%). Nell'industria corrono Diasorin (+1,81%), Amplifon (+1,79%), e Ferrari (+1,66%). Poste guadagna l'1%.

↓ Giù Saipem, Eni e Tenaris Pesa il calo del petrolio

A soffrire di più a Piazza Affari sono i titoli legati all'industria petrolifera: Saipem (-2,48%), Eni (-2,14%) e Tenaris (-2,04%). Frenano le auto con Stellantis (-1,85%), e i chip con Stmicroelectronics (-1,82%).

Le notizie di Borsa su carta e online

Gli aggiornamenti de "La Stampa" corrono tra edizione digitale e cartacea. Numeri e quotazioni si trovano in sintesi negli spazi a sinistra e, integrali, sulla pagina web del nostro sito internet raggiungibile attraverso il QR Code che trovate qui a destra.



La ritorsione asiatica dopo la mossa europea contro le vetture elettriche. In Borsa giù Remy Cointreau, Pernod e Campari

Lo schiaffo di Pechino sul made in Ue

Dopo gli alcolici nel mirino le supercar

IL CASO

LORENZO LAMPERTI
TAIPEI

Xi Jinping, Emmanuel Macron, il Tourmalet e due bottiglie di cognac. A maggio, l'immagine del presidente cinese che accetta in regalo il celebre distillato francese sembrava allontanare i venti di guerra commerciale tra Pechino e l'Unione Europea. Cinque mesi dopo, lo scontro pare inevitabile.

Ieri, il ministero del Commercio cinese ha annunciato dazi temporanei sull'import di brandy europeo. Nel mirino proprio il cognac, che da solo rappresenta il 95% delle esportazioni del settore in Cina. È la prima ritorsione contro i dazi imposti dalla Commissione europea sui veicoli elettrici di Pechino. Non a caso, viene colpita soprattutto la Francia, principale sponsor delle tariffe aggiuntive sulle e-car. Il governo cinese ha fornito una lista dei brand "puniti": introdotte aliquote del 39% su Hennessy, 38,1% su Remy Martin, 30,6% su Martell e 34,8% su Courvoisier, presente nel portafoglio dell'italiana Campari. A Pechino e dintorni, il cognac francese è considerato uno status symbol, ma da venerdì gli importatori del colosso asiatico dovranno pagare un deposito di sicurezza alle dogane. «Il brandy proveniente dall'Ue rappresenta una minaccia significativa per l'industria cinese», sostiene Pechino, ricalcando anche il lessico di Bruxelles sui suoi veicoli elettrici. La mossa fa male, visto che la Cina rappresenta circa un quarto delle esportazioni in valore di cognac, dietro solo agli Stati Uniti. Ma il mercato del colosso asiatico è il territorio più redditizio per il settore, basti pensare che rappresenta addirittura il 60% del fatturato di alcune etichette. Un bel problema, in un contesto nel quale le vendite del distillato francese sono già in netto calo, con un crollo del 22% in volume nel 2023.

Gli effetti si sono subito fatti sentire sui mercati, coi produttori in picchiata in Borsa. A Parigi, Remy Cointreau ha perso oltre il 6%, Pernod Ricard ha ceduto il 3,7%, Diageo l'1,7%. A Milano, invece, Campari ha chiuso a -1,66%. Il calo è stato contenuto anche perché i brandy hanno un peso minore sul fatturato totale del gruppo italiano, rispetto ai grandi concorrenti francesi ed europei.

L'Ue ha già annunciato un ricorso all'Organizzazione mondiale del commercio,



Foxconn svela Model D con Pininfarina

Foxconn, il costruttore degli iPhone di Apple, ha svelato i nuovi veicoli elettrici, fra cui Model D, disegnata a Torino da Pininfarina. Come spiegato dall'ad Silvio Angori c'è soddisfazione. «Foxconn eccelle in ogni aspetto del suo portafoglio prodotti, e noi siamo entusiasti di contribuire all'espansione della sua gamma», ha detto.

parlando di «abuso degli strumenti di difesa commerciale» da parte cinese. Ma potrebbe essere solo l'inizio. Già negli scorsi mesi, la Cina ha avviato indagini anche sui prodotti lattiero-caseari e sulla carne di maiale, sempre in risposta alle varie tappe di avvicinamento all'approvazione dei dazi europei sulle auto elettriche.

Ieri, il ministero del Commercio ha agitato anche lo spauracchio di tariffe aggiuntive sull'importazione di auto a grossa cilindrata. È la prima volta che questo viene fatto ufficialmente, ma secondo voci riportate dai media cinesi si pensa a un innalzamento dei dazi dal 15 al 25% per i veicoli con motori da 2,5 litri in su. A tremare è soprattutto la Germania, che nonostante il calo dei primi mesi del 2024, quest'anno ha già esportato veicoli a grossa cilindrata per 1,2 miliardi di dollari. Il gigante asiatico rappresenta circa il 30% delle vendite delle case automobilistiche tedesche, in primis Mercedes-Benz e Porsche.

Anche in questo caso, c'è

Lo spauracchio di tassare l'import di auto di grossa cilindrata fa tremare Berlino

un messaggio politico. La Cina sa che Berlino si è opposta più di tutti ai dazi sulle e-car, definiti «assurdi» dal premier ungherese Viktor Orban, ma ora si aspetta un'azione decisa del governo tedesco sui partner europei per provare ad arrivare a un compromesso prima dell'entrata in vigore definitiva delle tariffe, fissata per inizio novembre. Non è stata infatti ancora del tutto abbandonata la strada negoziale, ma Pechino fa la voce grossa, sperando di acuire le divisioni interne all'Ue e arrivare a un abbassamento dei dazi. In caso contrario, continua a dare segnali di essere pronta a ribattere colpo su colpo, eventualmente sfoderando anche l'arma delle terre rare e dei materiali cruciali allo sviluppo dell'industria tecnologica verde.

Dal canto suo la Commissione europea in una nota, diffusa ieri, ha ribadito che «identificherà e valuterà attentamente tutte le possibilità per offrire un adeguato supporto ai produttori dell'Ue che affrontano l'impatto negativo di questa decisione ingiustificata del governo cinese».

IL MERCATO

I cinesi di Jac cercano casa per produrre a Torino

CLAUDIA LUISE

I cinesi di Jac sbarcano a Torino. Non una visita di cortesia, ma un viaggio lungo e articolato della dirigenza della casa automobilistica statale con sede a Hefei, con funzionari governativi al seguito, per valutare la possibilità di aprire uno stabilimento produttivo in Piemonte. La visita è in programma per metà novembre e si stanno fissando gli incontri con istituzioni, università e rappresentanze imprenditoriali con lo scopo, oltre che di aprire una sponda produttiva in Europa, anche di cercare nuove partnership per la diffusione e la commercializzazione. Jac nel 2023 ha registrato ricavi intorno ai 5,8 miliardi di euro (in crescita del 23,7% sull'anno) e le sue vendite in Cina raggiungono il mezzo milione di veicoli. La sua gamma è composta soprattutto da veicoli elettrici: city car, suv e commerciali.

La scelta di Torino non è casuale: Jac è da vent'anni a Pianezza, con un centro di ricerca e sviluppo che nel tempo ha avuto collaborazioni anche con Pininfarina per la J5. Ed è stato sempre un manager di



Una delle sedi della Jac

Jac a fondare nel capoluogo piemontese, nel 2017, la Xev che poi ha lanciato la minicar elettrica Yoyo (tra i partner c'è Eni). In Italia ha collaborato pure con la DR Automobiles per commercializzare alcuni modelli di Suv riomologati secondo le normative antinquinamento europee: così è nata la DR 4. Il produttore orientale è anche entrato in un gruppo controllato al 50% da Volkswagen e che produce con marchio Sol i veicoli elettrici di Seat. La delegazione cinese sarà composta, oltre che dai manager della Jac, anche dal sindaco della città di Hefei, con il ministro dell'Industria della provincia di Anhui, dove ha sede l'headquarter del produttore (nato come Anhui Jianghuai Automobile). «Cerchiamo di giocare la nostra parte - spiega il sindaco di Torino, Stefano Lo Russo, che venerdì interverrà in commissione consiliare per fare un punto sullo stato di salute dell'automotive - che è quella di portare il più possibile nella nostra città occasioni di produzione e di lavoro, ovviamente dentro un quadro che sta cambiando e cambia molto rapidamente».

bi mu

TUTTE LE FACCE DELL'INNOVAZIONE

ALL FACES OF INNOVATION

9-12/10/2024

CONVEGNO INAUGURALE 34-BI-MU
mercoledì 9 ottobre 2024, BI-MU Più, padiglione 11 F26, Ileramilano Rho

Intervengono:
Enrico Pazzali, dirigente Fondazione Pira Milano
Guido Guidesi, assessore allo Sviluppo economico Regione Lombardia
Ricardo Rosa, presidente OICMU-SISTEMI PER PRODURRE
Andrea Ragaini, vicedirettore generale Banca Generali
Matteo Zoppas, presidente ICE Agenzia
Federico Faggin, fisico e inventore del microprocessore

Intervista e modera:
Simone Spetta, Radio 24

*Invitato

MACCHINE UTENSILIA, ASPORTAZIONE, DEFORMAZIONE E ADDITIVE POROSI, DIGITAL MANUFACTURING E AUTOMAZIONE, TECNOLOGIE ABBUANTILI, SUBCONTRATTURA

METAL CUTTING, METAL FORMING AND ADDITIVE MACHINES, ROBOTS, DIGITAL MANUFACTURING AND AUTOMATION, BI-ABIANI TECHNOLOGIES, SUBCONTRACTING

Pre-registrazione per ingresso gratuito su bimul.it

bimul.it



Pasta Armando, il patto di filiera fa crescere la produzione di grano duro

Vera Viola



La filiera Armando compie 14 anni, tanti da poter fare un primo bilancio. «Registriamo dati molto incoraggianti – dice Marco De Matteis, ad della De Matteis Agroalimentare Spa Società Benefit – gli agricoltori aderenti al Patto Armando sono passati da 100 a 760. Contemporaneamente i terreni coltivati a grano duro per la nostra azienda sono cresciuti dai 1.140 ettari del 2011 a quota 13mila ettari nel 2024. Mentre in Italia avveniva esattamente il contrario con la perdita di 400mila ettari».

Pochi dati che svelano il grande impegno profuso dalla Casa Madre De Matteis nel migliorare la qualità della materia prima dell'azienda pastaria. «Oggi la Pasta Armando, grazie anche al testimonial, lo chef stellato Alessandro Borghese, ha acquistato visibilità ed è riconosciuta come brand di eccellente qualità: è la prima in Italia senza residui di pesticidi chimici».

Come tutti gli anni, anche quest'anno, a ottobre, fornitori, dipendenti e autorità sono stati invitati in azienda. E sono accorsi almeno 500 titolari di aziende agricole affiliate. Con ciascun agricoltore, come accade dal 2010, è stato firmato il contratto di fornitura per la prossima annata, fissando quantità, prezzo minimo e fornendo anche direttive per migliorare la resa e qualità. Il contratto prevede anche un premio per coloro che riusciranno a raggiungere più alti obiettivi di qualità. E di solito nell'80% dei casi ciò accade.

L'evento viene denominato "IncontrArmando", in onore del Cavaliere del Lavoro, Armando De Matteis, che ha impresso una svolta nella vita dell'azienda proprio inventando il modello della filiera. «La filiera – aggiunge Marco De Matteis _ ha reso amicali rapporti che di solito sono conflittuali. E il contratto ha fatto sì che l'agricoltore potesse programmare la propria attività, avendo la certezza di poter vendere il grano conoscendone in anticipo il prezzo».

Patti chiari, insomma, programmi ben calibrati e consigli di tecnici hanno fatto sì che la coltivazione di grano crescesse, se solo nel 2024 rispetto all'anno precedente gli ettari coltivati sono aumentati del 35%. Con un miglioramento medio delle rese di coltivazione per gli agricoltori aderenti alla Filiera di oltre il 15% rispetto alle medie nazionali. In molti casi agricoltori che stavano per abbandonare la terra, grazie alla Filiera Armando hanno ripreso a coltivarla, talvolta favorendo anche il passaggio alla giovane generazione.

Intanto, la De Matteis di Flumeri, in provincia di Avellino ha anch'essa raggiunto importanti obiettivi. Nel 2023 il fatturato ha raggiunto i 223 milioni con un organico di circa oltre 300 dipendenti. Esporta in oltre 50 Paesi. Esporta l'80% della sua produzione. Recentemente ha rilevato uno stabilimento in Umbria con 330 dipendenti. E intanto prepara investimenti per il triennio 2025-2027 in nuove tecnologie per l'aumento della capacità produttiva .

Nel campo della responsabilità sociale, invece, proprio il progetto della Filiera Armando è stato alla base del riconoscimento ottenuto di Società Benefit.

A Flumeri, quest'anno, ha partecipato anche il ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida. «Cosa chiedergli?», si domandava De Matteis alla vigilia dell'incontro. «Sostegni alla agricoltura – ha deciso –: per recuperare terreni coltivati, qualità dei prodotti e soprattutto giovani agricoltori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assaeroporti: «Estendere gli aiuti di Stato ai piccoli scali»

Gianni Dragoni

Estendere gli aiuti pubblici ai piccoli aeroporti oltre il termine del 2023, per salvaguardare la connettività aerea e facilitare la decarbonizzazione. Le associazioni degli aeroporti intervengono con questa richiesta nella consultazione pubblica avviata dalla Commissione europea per la revisione della normativa sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle avioilinee.

Una nota di Assaeroporti, la principale associazione degli scali italiani presieduta da Carlo Borgomeo, ha precisato che «nei rispettivi contributi trasmessi a Bruxelles, Aci Europe e Assaeroporti hanno sottolineato l'importanza che le nuove regole individuino adeguati strumenti per consentire al settore di accelerare la transizione ecologica e preservare il ruolo cruciale degli aeroporti regionali per lo sviluppo economico e sociale, la connettività e l'accessibilità dei territori».

L'associazione degli scali europei Aci Europe e Assaeroporti hanno chiesto a Bruxelles di includere nelle linee guida una nuova specifica sezione, «volta a sostenere gli investimenti green degli aeroporti, dai più piccoli ai più grandi. Investimenti ingenti che, per il comparto, sono stati stimati in 61 miliardi di euro all'anno - osserva Assaeroporti - nel recente "Rapporto sul futuro della competitività europea" di Mario Draghi».

Nelle risposte alla Commissione viene enfatizzato il ruolo degli scali regionali per l'accessibilità, la competitività e lo sviluppo delle diverse aree del Paese. Assaeroporti osserva che, secondo un recente studio di Oxera sulla redditività degli aeroporti regionali, commissionato dalle due associazioni europea e italiana e da quelle degli scali tedeschi (Adv), francesi (Uaf) e rumeni (Raa), «gli aeroporti di minori dimensioni non riescono, il più delle volte, a coprire i costi di esercizio, a causa di oneri in gran parte fissi _ ossia indipendenti dal volume di passeggeri _ destinati ad aumentare per effetto della transizione ecologica». La proposta delle cinque associazioni è quella di consentire agli Stati membri della Ue, nel rispetto dei criteri di compatibilità con il mercato interno, l'eventuale erogazione dei cosiddetti «aiuti al funzionamento» anche oltre il 2027.

Aci Europe, guidata dal direttore generale Olivier Jankovec, rileva che gli aeroporti regionali spesso affrontano la sfida della sostenibilità finanziaria. «Riconoscendo questo, le linee guida sugli Aiuti di Stato all'aviazione - rileva Aci Europe - hanno consentito agli aeroporti con meno di tre milioni di passeggeri all'anno di ricevere aiuti di Stato finalizzati a coprire il loro deficit dei costi operativi (aiuto al funzionamento). Questo è stato fatto nel riconoscimento del ruolo cruciale che

questi aeroporti svolgono per la connettività delle loro comunità e lo sviluppo economico della Ue».

Tuttavia - prosegue Aci Europe - le linee guida fissano anche una fine a questi aiuti al funzionamento: inizialmente nel 2024, termine poi prorogato fino al 2027. «Queste scadenze sono state fissate basandosi sull'assunto che nel tempo tutti gli aeroporti con più di 200.000 passeggeri all'anno - spiega Aci Europe - sarebbero in grado di coprire i costi operativi e diventare profittevoli aumentando i costi per gli utilizzatori, attirando maggior traffico e raggiungendo maggiori efficienze nei costi». Ma lo studio di Oxera ha dimostrato che non è così.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nautica, l'Intelligenza artificiale entra nei cantieri e sale a bordo degli yacht

Raoul de Forcade



L'intelligenza artificiale (Ai) irrompe nella nautica: cantieri e aziende del settore hanno iniziato a utilizzarla sia all'interno del ciclo produttivo, sia come supporto alla navigazione delle barche realizzate o in costruzione. Per ora quasi tutti sono a livello di sperimentazione ma ci sono alcune realtà per le quali l'Ai è già diventata parte integrante del prodotto offerto al cliente; e talora, come nel caso di Rossinavi, senza che questo determini alcun aggravio di costi per l'armatore.

Il cantiere di Viareggio, specializzato in barche dai 40 ai 75 metri, ha sviluppato, in effetti, un sistema d'intelligenza artificiale di bordo, chiamato Rossinavi Ai, per migliorare il comfort e massimizzare il potenziale ecologico dello yacht Seawolf X, un catamarano lungo 43 metri e largo 14, a motore ibrido-elettrico, lanciato a maggio di quest'anno. L'intelligenza artificiale analizza costantemente il funzionamento dell'imbarcazione: una sorta di cervello che può apprendere dall'osservazione e prevedere le esigenze degli ospiti a bordo. Inoltre, è in grado di dialogare continuamente coi membri dell'equipaggio, consigliando comportamenti a basso impatto ed "educandoli" a una navigazione consapevole. Il software Ai può anche monitorare il pacco batterie (collocato nel tunnel centrale del catamarano) per mantenerlo in un range di carica del 20-80%, ideale per garantirne maggiore longevità.

Dopo un periodo, a partire dal 2018, in cui l'azienda ha raccolto dati da una delle barche costruite e consegnate, spiega Federico Rossi, *chief operating officer* di Rossinavi, «Abbiamo cominciato a immaginare un'imbarcazione prevalentemente elettrica, supportata dall'Ai. Il catamarano che abbiamo varato e consegnato quest'anno lo definiamo, appunto, ibrido-elettrico: è in grado di traversare l'Atlantico utilizzando per l'80% del tempo la propulsione elettrica e per il 20% i generatori diesel. In tutto questo l'Ai non è il fulcro strategico dell'operazione ma è un mediatore: un sistema che comprende da dove può salvare energia, sia per la

propulsione che per l'hotellerie, anche attraverso la predizione dell'utilizzo della barca da parte degli ospiti. Ad esempio, ti dà le miglia di autonomia in base alle condizioni meteo e dà costantemente istruzioni alla crew: gli può dire che nella zona di prua non c'è più nessuno a dormire e quindi le luci vanno spente. Inoltre si accorge se c'è un'inefficienza a bordo e così via. Il sistema, poi, può essere applicato ai motori elettrici ma anche a qualsiasi sistema di propulsione futuro». Il prezzo di Seawolf X si aggira sui 38 milioni ma, assicura Rossi, «non ha costi maggiori di una barca analoga con motori termici. Perché i motori principali di uno yacht costano talmente tanto che, nel momento in cui decido di non metterli, ho un sacco di milioni di euro da gestire e investire».

Cmc Marine, invece, è un'azienda di Cascina (Pisa), nata del 2005 e fornitrice di cantieri navali: il prodotto di punta sono sistemi di stabilizzazione del rollio, composti da due pinne montate sotto lo scafo che, un po' come il flap degli aerei, si muovono secondo necessità. «Da quando è nata l'azienda – spiega Pietro Cappiello, vicepresidente di Cmc – abbiamo fornito sistemi a quasi 2.500 imbarcazioni e raccolto moltissimi dati. L'idea è stata di utilizzare questo know-how per trovare, grazie all'AI, una modalità che permetta al sistema di riconoscere le condizioni che ci sono a bordo, quelle di carico, quelle del mare (che sono diverse nel Mediterraneo, in Atlantico o ai Caraibi) e avere, quindi, la possibilità di parametrizzare il comportamento dell'impianto di stabilizzazione, per garantire alla barca sempre le condizioni migliori. Senza l'AI, il settaggio del sistema, che avviene prima della consegna dello yacht, si fa con un tecnico a bordo che compie diverse prove. Utilizzando, invece, l'AI, che analizza la grande quantità di dati di cui disponiamo, riusciamo a trovare questi set, nel nostro laboratorio, senza dover andare continuamente a bordo a fare prove. Possiamo, quindi, caricare diversi settaggi nel sistema di stabilizzazione, 5, 6 o 10, e poi il sistema stesso riconosce in automatico quale utilizzare, a seconda delle necessità dettate dalla navigazione. Stiamo realizzando i primi prototipi».

Anche Azimut, il gruppo di Avigliana (Torino) guidato dalla famiglia Vitelli, sta puntando sull'AI. «Attualmente - spiegano i tecnici dell'azienda - stiamo conducendo studi di fattibilità e fasi di test applicativi su diversi fronti e, in base all'esito, definiremo le tempistiche di utilizzo. Le tematiche di studio da cui ci aspettiamo risultati interessanti, a medio termine, sono quelle relative a simulazioni e processi di ottimizzazione navale per carene, propulsione e stabilità della nave nonché quelle di *power management* ed efficientamento energetico, basato su *machine learning* per il controllo intelligente dei carichi di bordo; infine, quelle di assistenza alla navigazione e *collision avoidance*. Sono, invece, prossime a uno stadio applicativo le tecnologie relative all'assistenza remota e all'interfaccia vocale. Abbiamo recentemente annunciato una partnership con Google Cloud e Reply per introdurre a bordo, per la prima volta, l'AI. Grazie a questa collaborazione, abbiamo già realizzato una app proprietaria che sfrutta la tecnologia *speech-to-text*. Questo permette di interagire con lo yacht tramite comandi vocali o di accedere al sistema da remoto. Il prossimo passo

sarà la possibilità di consultare i manuali di bordo e fare ricerche mirate di contenuti, attraverso l'intelligenza artificiale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fondirigenti: più peso alle Pmi negli 859 piani formativi per i manager

Giorgio Pogliotti

Al via 859 piani formativi a sostegno delle competenze dei manager per far fronte alla sfida dell'innovazione tecnologica, con una maggiore partecipazione delle Pmi, del Mezzogiorno e delle proposte che aggregano le esigenze di più imprese.

Entra nel vivo l'Avviso 1/2024 di Fondirigenti - il fondo interprofessionale di Confindustria e Federmanager per la formazione continua dei dirigenti - finalizzato a sfruttare al meglio la leva della digitalizzazione per ideare nuove strategie e far crescere competitività e occupabilità. Sono questi gli obiettivi degli 859 piani formativi approvati, sugli oltre 1.100 presentati, con più di 1.600 dirigenti coinvolti per circa 92mila ore di formazione, ed uno stanziamento complessivo di circa 10,5 milioni di euro. Il 76% dei piani formativi ha ottenuto un punteggio di idoneità, superando le performance del precedente avviso nazionale. Cresce il fabbisogno di investimento nelle competenze digitali delle Pmi, considerando che il 43% dei piani approvati appartiene alla classe dimensionale tra 50 e 249 addetti, e che, assieme alle Piccole imprese (18% di piani approvati), costituiscono la stragrande maggioranza dei piani approvati, con oltre il 60% complessivo. Da notare che le piccole imprese hanno avuto l'88% dei piani formativi approvati. A livello geografico, l'Emilia-Romagna è la regione con il maggior numero di piani approvati, seguita dal Veneto, ma va segnalato il buon risultato delle regioni del Mezzogiorno, con la Campania che spicca per la qualità dei piani presentati (89% di piani approvati).

Per Massimo Sabatini, direttore generale di Fondirigenti «orientare le risorse della formazione continua sul potenziamento delle competenze digitali, soprattutto nelle Pmi, significa favorire, tramite la formazione manageriale, il cambiamento che sta caratterizzando le imprese. La formazione manageriale riguarda trasversalmente tutti i processi aziendali». Tra le aree di intervento previste dall'Avviso il maggior interesse lo hanno riscosso i Processi aziendali con l'82% di piani approvati, con focus su competenze tecniche per la gestione di tecnologie, l'esplorazione delle potenzialità dell'Intelligenza Artificiale e social media marketing. I piani sulle Strategie di sostenibilità hanno puntato, invece, allo sviluppo di business model allineati con la transizione digitale e sostenibile, l'integrazione di analisi dati e IA, la comunicazione con gli stakeholder e il monitoraggio degli obiettivi Esg. Gli interventi formativi focalizzati sull'organizzazione del lavoro si sono concentrati sulla ridefinizione degli assetti organizzativi, l'utilizzo di strumenti digitali per la gestione delle risorse umane e l'implementazione dell'IA nei processi Hr. «Le

imprese hanno ben compreso - conclude il presidente di Fondirigenti Marco Bodini - il ruolo decisivo che l'acquisizione di conoscenze e la presenza di figure manageriali idonee ad un utilizzo ottimale delle innovazioni tecnologiche possono svolgere in questa fase».

© RIPRODUZIONE RISERVATA