



CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MARTEDI' 29 OTTOBRE 2024

Aeroporto C'e' Wizzair Con Tre Destinazioni Inaugura La Stagione Invernale Dei Voli

La mobilità, le infrastrutture

Il manager Barbieri: «Sono mete inedite Salerno e Napoli sempre più connesse»

Brigida Vicinanza

Con il nastro rosa. Il titolo della canzone di Lucio Battisti potrebbe essere la didascalia della foto degli operatori di Wizzair che insieme a quelli dell'aeroporto salernitano Costa d'Amalfi tagliano il nastro della compagnia aerea che da domenica ha ricevuto il "battesimo" sulle piste dello scalo salernitano inaugurando non solo i voli e le tratte che opererà da Salerno e su Salerno ma anche la winter season che il secondo aeroporto della Campania gestito da Gesac si prepara a vivere. Tirana, Budapest e Bucarest: sono le tre destinazioni che la compagnia dalle sfumature di rosa opererà proprio dall'aerostazione posizionata tra Bellizzi e Pontecagnano.

IN ESPANSIONE

Novità ed espansione, curiosità e voglia di sognare: sono le chiavi di una realtà che si fa sempre più concreta e tangibile e che si avvia così a definire e chiudere in maniera più che positiva la fase di rodaggio dell'estate partita con lo start dei voli di linea dall'11 luglio. E in attesa di vivere la fase di espansione infrastrutturale tra nuova aerostazione e collegamenti (come il cantiere per il prolungamento della metropolitana già posizionato e che attende solo l'inizio delle operazioni) c'è chi si gode la fase del "riscaldamento delle piste". E viaggiare a Natale da Salerno non è mai stato così semplice, stando al termometro fatto di soddisfazione e parole di chi nell'aeroporto salernitano ha visto occasione e opportunità ma anche piena fruibilità e comodità. Domenica il primo volo verso Tirana, ieri è toccato invece a Budapest, mentre oggi sarà protagonista Bucarest. Tutte operate dalla super low-cost WizzAir che si aggiunge ad EasyJet, Ryanair, Volotea e Jet2Com che opererà verso le mete inglesi dalla primavera. Ieri è stata però la giornata delle prime volte con un primo appuntamento: quello dello scalo salernitano e dei suoi passeggeri ed operatori con il velivolo più grande che si è presentato a Costa d'Amalfi. L'airbus "A21N HA-LVE" è il primo aereo di grandi dimensioni a posare le ruote sulla pista salernitana con i suoi 239 posti. Il volo di ieri è stato anticipato da una breve cerimonia destinata ai passeggeri che, dopo il taglio del nastro, hanno potuto essere i primi a volare su questa tratta diretta che collegherà le due città ogni lunedì, mercoledì e venerdì. «La nuova rotta da Salerno a Budapest fa parte del progetto di espansione di Wizz Air in Campania - si legge in una nota congiunta di Gesac e Wizzair - e contribuirà a migliorare la connettività tra la regione e le principali destinazioni europee. L'inaugurazione dei voli è iniziata con la prima rotta verso Tirana, offrendo ai viaggiatori un'ulteriore possibilità di viaggiare a tariffe convenienti verso mete non ancora collegate allo scalo di Salerno, compresa la capitale della Romania Bucarest.

LE VOCI

Per Sasha Vislaus, corporate communications manager di WizzAir «l'aeroporto di Salerno rappresenta una nuova ed entusiasmante opportunità, permettendo ai viaggiatori di esplorare nuove destinazioni e vivere esperienze indimenticabili. Siamo entusiasti di contribuire alla crescita di questo scalo e di offrire collegamenti diretti verso città affascinanti come Budapest». Non è mancata la soddisfazione di Roberto Barbieri, amministratore delegato di Gesac: «L'arrivo di una compagnia prestigiosa come Wizz Air è un'ulteriore dimostrazione dell'attrattività sui mercati internazionali del sistema aeroportuale campano e della complementarità dei due scali che rappresentano l'uno la risorsa dell'altro, garantendo connettività di qualità al territorio. Le tre destinazioni, oltre ad essere inedite per lo scalo salernitano, hanno l'ulteriore valore aggiunto d'iniziare durante la stagione winter', generalmente caratterizzata da una flessione dell'offerta, a dimostrazione della solidità dello scalo di Salerno-Costa d'Amalfi e della costante e progressiva crescita dei collegamenti, man mano che procedono i lavori previsti dal piano di sviluppo». I voli per Tirana saranno operati ogni mercoledì e domenica, per Budapest lunedì, mercoledì e venerdì mentre per Bucarest ogni martedì, giovedì e sabato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto - Venerdì alle ore 11 è prevista la cerimonia di inaugurazione alla presenza del presidente De Luca

A Marina d'Arechi l'8° Salerno Boat Show dall'1 al 5 novembre

140 gli espositori, 150 i marchi rappresentati e 230 imbarcazioni in esposizione

Tutto pronto per l'ottava edizione del Salerno Boat Show, che si svolgerà a Marina d'Arechi dall'1 al 5 novembre 2024, con apertura gratuita al pubblico tutti i giorni dalle 10.00 alle 18. Venerdì 1° novembre alle ore 11 è prevista la cerimonia di inaugurazione alla presenza del presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca e del presidente nazionale di Confindustria Nautica Saverio Cecchi. Saranno 140 gli espositori, 150 i marchi rappresentati e 230 le imbarcazioni in esposizione, consolidando il costante trend di crescita della manifestazione. Anche in questa edizione si presenta molto articolata l'offerta nei vari segmenti della navigazione: 104 imbarcazioni a motore, 78 gommoni, 9 gozzi, 39 imbarcazioni a vela di cui 11 cata-

marani. Due le barche regine: un Azimut di 24 metri ed un Ferretti di 33 metri. L'evento, inserito nella rete dei saloni nautici italiani patrocinati da Confindustria Nautica, si preannuncia come una vera e propria festa del mare, grazie alla presenza di convegni di approfondimento, musica live tutti i pomeriggi, numerosi punti food ed eventi speciali. Tra questi spicca il 1° Trofeo velico Salerno Boat Show di domenica 3 novembre, tappa di apertura del 43° Campionato invernale di vela d'altura del Golfo di Salerno. Due i principali appuntamenti convegnistici in programma. Lunedì 4 novembre alle ore 11.00 il seminario "il mare e lo sviluppo sostenibile: coniugare la blue economy con la protezione e la tutela dell'ambiente" a cura di Fai Campania. A chiudere l'evento

martedì 5 novembre alle 11.00 il convegno "Blue Forum: Il Valore Dell'economia Del Mare Della Campania" che metterà in luce i dati regionali del XII Rapporto nazionale sull'economia del mare a cura di OsserMare e Assonautica Italiana. "Il Salerno Boat Show" - ha sottolineato il presidente di Marina d'Arechi Agostino Gallozzi - "si conferma un appuntamento importante per gli appassionati della nautica, che trovano nello scenario di Marina d'Arechi il contesto ideale per provare la propria imbarcazione. Lo stesso scenario premiato anche da una crescita di oltre il 10% in ogni segmento, compresa la cantieristica.

Particolarmente interessante l'incremento degli approdi di imbarcazioni in transito e cioè di turisti diportisti che scelgono Marina d'Arechi e Salerno quale tappa della propria crociera estiva. Ad oggi nel 2024 abbiamo registrato il record di 950 approdi - di cui circa il 50% di Mega Yachts - rispetto agli 850 del 2023 e i 770 del 2022, con una crescita nel biennio di circa il 22%". L'immagine dell'8° Sa-



Agostino Gallozzi

lerno Boat Show è ispirata nuovamente dalle peculiarità culturali, storiche e artistiche del territorio salernitano. Protagoniste di questa edizione sono le torri costiere che punteggiano gran parte delle coste dell'Italia meridionale,

per la difesa, l'avvistamento e la comunicazione tra il XVI e il XVII secolo per contrastare le frequenti incursioni saracene e corsare. Queste torri sono ancora oggi importanti punti di riferimento per chi va per mare e sono perfettamente integrate nei territori che le ospitano, dando in alcuni casi il nome a molti luoghi. Lungo le coste salernitane se ne contano almeno cinquantasette. Nell'immagine dell'ottava edizione del Salerno Boat Show, una torre costiera si riflette in quella di un porto turistico, simboleggiando un ponte tra le epoche che arriva fino ai giorni nostri, a testimonianza della centralità del mare e della navigazione nella nostra cultura e quotidianità.

Resta molto articolata l'offerta nei vari segmenti della navigazione

nale, un tempo fondamentali

Baronissi - La Sindaca Anna Petta: "Un'esperienza di crescita culturale, memoria storica e cittadinanza Europea per molti"

Giovani incontrano l'Europa. Concluso viaggio premio a Cracovia per studenti meritevoli

Un'esperienza intensa, formativa e ricca di significato si è appena conclusa per cinque studenti di Baronissi, selezionati per i loro eccellenti risultati all'esame di maturità 2023/2024 e premiati con un viaggio a Cracovia, organizzato dall'Amministrazione comunale. Il progetto ha rappresentato un'occasione unica, sia per riconoscere e premiare l'impegno scolastico, sia per aprire le porte a un dialogo più ampio tra le giovani generazioni e la storia e la cultura europea. Il viaggio a Cracovia ha permesso ai nostri giovani di scoprire, vivere e toccare con mano la ricchezza storica, culturale e artistica dell'Europa, diventando veri protagonisti di un percorso di crescita personale. «La nostra amministrazione crede profondamente nel valore dell'educazione e della formazione internazionale - ha dichiarato la Sindaca Anna Petta, che ha accompagnato personalmente i cinque studenti - e questo viaggio è stato concepito come un investimento non solo per i nostri giovani, ma per il futuro della nostra comunità. Vogliamo prepararli ad es-

sere cittadini globali, consapevoli e pronti a contribuire al cambiamento positivo, non solo a livello locale, ma anche internazionale». Durante il soggiorno a Cracovia, i ragazzi hanno avuto l'opportunità di immergersi nella cultura polacca, visitando luoghi simbolo della città e sperimentando uno scambio diretto con una realtà storica e culturale, imparando ad aprire i propri orizzonti. Le giornate sono state arricchite da visite guidate ai principali monumenti di Cracovia, che hanno permesso loro di comprendere in modo profondo il patrimonio culturale europeo e di sviluppare un senso di appartenenza a una comunità più ampia. Uno dei momenti più significativi e toccanti del viaggio è stato senza dubbio la visita al campo di concentramento di Auschwitz. È essenziale che le nuove generazioni comprendano fino in fondo cosa significa essere cittadini responsabili, consapevoli che ogni azione individuale contribuisce a costruire il futuro di tutti. A tal proposito mi piace ricordare anche le parole della senatrice a vita Liliana Segre, che

ha vissuto la deportazione: "Cultivare la Memoria è ancora oggi un vaccino prezioso contro l'indifferenza e ci aiuta, in un mondo così pieno di ingiustizie e di sofferenze, a ricordare che ciascuno di noi ha una coscienza e la può usare". Durante la visita, gli studenti hanno potuto comprendere la reale portata della Shoah e delle sofferenze che milioni di persone hanno subito. Questa esperienza ha lasciato un segno profondo nei cuori dei giovani, facendo emergere una consapevolezza rinnovata sul valore della dignità umana, della pace e della solidarietà. Questo viaggio premio rappresenta solo una delle tante iniziative che l'Amministrazione comunale di Baronissi intende portare avanti per favorire il percorso formativo dei giovani cittadini. "L'impegno della nostra Amministrazione nel creare occasioni come queste non è casuale: vogliamo che i giovani di Baronissi abbiano gli strumenti per comprendere il passato e per affrontare con spirito critico e costruttivo il futuro. Oggi, più che mai, è fondamentale sostenere iniziative che diano loro

la possibilità di maturare una coscienza civica forte e di aprirsi al dialogo internazionale". A dirlo la Consigliera comunale Ester Sapere, delegata alle politiche giovanili. «Il nostro obiettivo è quello di creare opportunità concrete e di qualità per le future generazioni di Baronissi - ha sottolineato la Sindaca - perché crediamo fermamente nel loro potenziale e nelle loro capacità. È nostro dovere offrire loro strumenti, occasioni e percorsi di formazione che li preparino al mondo di oggi e li rendano protagonisti del domani". Il ritorno a casa segna l'inizio di una nuova consapevolezza per questi giovani, che avranno l'opportunità di portare nella loro comunità i valori, le conoscenze e le emozioni vissute in Europa. Il Comune di Baronissi prosegue con determinazione il proprio impegno verso la crescita educativa e sociale delle nuove generazioni, con la ferma convinzione che ogni passo compiuto verso una maggiore apertura al mondo sia un passo avanti verso un futuro più giusto e sostenibile».

Marina d'Arechi, ritorna Boat Show nautica in vetrina con numeri record

**DALL'1 AL 5 NOVEMBRE IN ESPOSIZIONE 230
IMBARCAZIONI GALLOZZI: RESTYLING INTORNO ALLO
SCALO MANCA IL BOULEVARD**



L'EVENTO

C'è un numero che misura la crescita del Salerno Boat Show. Quest'anno, per l'ottava edizione in programma dal primo al cinque novembre, il salone nautico al Marina d'Arechi avrà 230 imbarcazioni in esposizione. Ma, lo sviluppo del Salerno Boat Show non è dato solo dai numeri. Perché Agostino Gallozzi, presidente del porto turistico salernitano, non nasconde una certa emozione quando, presentando ieri l'ottava edizione che vede protagoniste le torri costiere, un filmato ripercorre le tappe salienti che hanno portato il Marina d'Arechi a essere un riferimento della nautica, un porto che negli ultimi due anni ha visto crescere del 22% i transiti, cioè quelle imbarcazioni, specialmente megayacht, che scelgono Salerno come tappa della crociera estiva, implementando così anche un turismo legato alla diportistica.

LA VETRINA

Saranno 140 gli espositori e 150 i marchi rappresentati al Salerno Boat Show, evento inserito nella rete dei saloni nautici italiani patrocinati da Confindustria Nautica, che sarà aperto nei cinque giorni della manifestazione dalle 10 alle 18, a ingresso gratuito. Alla cerimonia di inaugurazione, venerdì alle 11, ci saranno, tra gli altri, il governatore Vincenzo De Luca e il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi. Poi, domenica, ci sarà il primo trofeo velico Salerno Boat Show, che è la tappa di apertura del 43esimo campionato invernale di vela d'altura del Golfo di Salerno. «Quest'anno avremo un salone bellissimo», anticipa Gallozzi, spiegando che, tra le 230 imbarcazioni in esposizione, «104 sono a motore, 9 i gozzi, 78 i gommoni e 39 imbarcazioni a vela di cui 11 catamarani». «C'è tutto il parterre della nautica - sottolinea - abbiamo i più grandi brand italiani e internazionali e abbiamo due regine del salone, Ferretti che porterà un'imbarcazione di 33 metri e Azimut che ne porterà una di 24 metri». Un dato che, per Gallozzi, «significa che, adesso, siamo all'attenzione, non soltanto della nautica di tutti i giorni, ma anche di chi guarda a Salerno Boat Show come una vetrina importante per proporre alla clientela campana, italiana e internazionale

imbarcazioni di dimensioni molto importanti». È una torre costiera che si riflette in quella di un porto turistico l'immagine che accompagna l'Ottavo Salerno Boat Show. Una scelta non casuale quella della torre costiera, che simboleggia un ponte tra le epoche che arriva fino ai giorni nostri e che testimonia la centralità del mare e della navigazione della nostra cultura e quotidianità.

LA CRESCITA

Gallozzi esprime «soddisfazione» nel rilevare che, «nella prima edizione, è quasi difficile crederci, c'erano 57 imbarcazioni in esposizione e c'erano pochissimi espositori», mentre, adesso, questo numero si è moltiplicato per quattro. Per il settore della nautica, «quest'anno - dice - abbiamo circa un 10% di crescita sulla nautica che occupa il porto turistico. Cresce il dato dei transiti perché, nell'estate appena trascorsa, siamo arrivati a 950 approdi di imbarcazioni in transito, di cui circa 450 megayacht e circa 500 imbarcazioni "normali". Due anni fa erano stati 770 i transiti; quindi, in due anni, abbiamo avuto una crescita del 22%. E, nel 2023, erano stati 850. Questo significa posizionare Marina d'Arechi e Salerno in un contesto di nautica non soltanto stanziale, che è rappresentata dai nostri clienti standard, ma anche di fare turismo attraverso la nautica». Quanto all'esterno del porto turistico, «aspettiamo ancora la riqualificazione - ricorda Gallozzi - ma, innanzitutto, la viabilità esterna perché i progetti di riqualificazione sono stati lanciati. Al palazzetto dello sport hanno cominciato i lavori; lo stadio, di qui a breve, dovrebbe partire. C'è il progetto del ripascimento della zona a Est di Marina d'Arechi, che sta andando a gara. Alcuni elementi di riqualificazione attorno al Marina di Arechi stanno andando avanti. Quello che ancora manca è il famoso boulevard, di cui non ho notizie certe né rispetto al progetto, né rispetto al finanziamento, né a quando partirà».

ni.ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Completamento porto? Aspettiamo l'Ente...»

Presentata la nuova edizione del “Boat Show” al Marina d'Arechi, Gallozzi in pressing per la riqualificazione

L'INIZIATIVA

Il completamento di Marina d'Arechi - con la realizzazione delle altre opere previste dal progetto - va di pari passo con la riqualificazione della zona orientale di Salerno.

Senza la partenza del restyling non partiranno neppure gli altri interventi. A metterlo in chiaro è **Agostino Gallozzi**, presidente di Marina d'Arechi, in occasione della presentazione dell'ottava edizione del “Salerno Boat Show”, che si svolgerà al porto turistico dall'1 al 5 novembre, con apertura gratuita al pubblico tutti i giorni dalle ore 10 alle 18. «Stiamo ragionando - evidenzia Gallozzi - per il completamento di Marina d'Arechi. Al posto del centro commerciale realizzeremo un hotel, in linea con la nuova vocazione di Salerno. Il resto sarà un punto di cerniera tra il Marina e la città, usufruibile per i salernitani. È chiaro che queste attività dovranno essere tutte coerenti anche dal punto di vista delle tempistiche, altrimenti correremo il rischio che una potrebbe essere paralizzata dall'altra. I tempi di realizzazione purtroppo non dipendono da noi ma dalla capacità delle amministrazioni pubbliche di mettere in campo compiutamente gli interventi di riqualificazione di Salerno est».

Riqualificazione esterna. Anche perché Marina d'Arechi sta diventando, con gli anni, uno dei porti più qualificati e noti del Mediterraneo, al punto tale che quest'anno c'è stato il record di 950 approdi - di cui circa il 50% di mega yachts - rispetto agli 850 del 2023 e i 770 del 2022, con una crescita nel biennio di circa il 22%. Ma purtroppo, chi lascia la struttura, trova al di fuori una sorta di terra di nessuno. «Aspettiamo la riqualificazione esterna ma, soprattutto, una nuova viabilità - spiega Gallozzi - anche perché i progetti di restyling sono stati lanciati: sono iniziati i lavori del palazzetto dello sport; per lo stadio da qui a poco dovrebbero partire gli interventi previsti; c'è il progetto di ripascimento della zona ad est di Marina d'Arechi. La parte di edilizia ha luci e ombre, quello che ancora manca è il famoso boulevard di cui, a dire la verità, non ho notizie certe né rispetto al progetto né rispetto al finanziamento».

Il “Boat show”. Nel frattempo Marina d'Arechi è diventata una vera e propria industria, tant'è che al suo interno lavorano circa 500 persone. Ed è destinata

Vincenzo De Luca e del presidente nazionale di Confindustria Nautica **Saverio Cecchi**.

Saranno 140 gli espositori, 150 i marchi rappresentati e 230 le imbarcazioni in esposizione, consolidando il costante trend di crescita della manifestazione.

Le imbarcazioni in mostra. Anche in questa edizione si presenta molto articolata l'offerta nei vari segmenti della navigazione: 104 imbarcazioni a motore; 78 gommoni; 9 gozzi; 39 imbarcazioni a vela di cui 11 catamarani. Due le barche regine: un Azimut di 24 metri ed un Ferretti di 33 metri. L'evento, inserito nella rete dei saloni nautici italiani patrocinati da Confindustria Nautica, si preannuncia come una vera e propria festa del mare: ci sarà il primo Trofeo velico Salerno Boat Show (3 novembre), tappa di apertura del 43° Campionato invernale di vela d'altura del Golfo di Salerno. Saranno 2, infine, i principali appuntamenti convegnistici in programma: “Il mare e lo sviluppo sostenibile: coniugare la blue economy con la protezione e la tutela dell'ambiente” (4 novembre); “Blue forum: il valore dell'economia del mare della Campania” (5 novembre).

Gaetano de Stefano

riproduzione riservata

Il numero uno dell'approdo «Un albergo al posto del centro commerciale Ma non dipende da noi»



ancora a crescere, tant'è che il Boat Show ha ormai travalicato i confini non solo campani ma anche nazionali e s'è inserita stabilmente nel gotha delle fiere nautiche. Il primo novembre, alle ore 11, è prevista la cerimonia di inaugurazione alla presenza del governatore

L'ultima edizione del "Salerno Boat Show"; in alto a destra, Agostino Gallozzi

© la Citta di Salerno 2024

Powered by **TECNAVIA**

Ambiente, Salerno bocciata per trasporti e rete idrica ma raccolta differenziata ok

Il capoluogo perde undici posizioni e si colloca all'88esimo posto in Italia

L'APPUNTAMENTO

Erminia Pellecchia

«La città dei bianchi conventi»; così nel suo diario la contessa di Blessington definì Salerno, vista da mare, nel corso del suo viaggio in Campania nel 1822. Ed è proprio la cittadella monastica alle pendici del castello la protagonista della ventunesima Giornata nazionale del Trekking Urbano, manifestazione nata a Siena nel 2003 e a cui il Comune di Salerno ha aderito fin dalla prima edizione. La passeggiata che dal municipio condurrà al Plauium Montis ed ai conventi di San Nicola della Palma e San Lorenzo, ha la regia di Erchemperto, composta in gran parte da archeologi, storici e storici dell'arte. Come da rito, l'appuntamento è il 31 ottobre, ore 19, a palazzo Guerra, con una raccomandazione: scarpe comode e gambe allenate, perché il percorso, anche se agevole, è tutto in salita ed è disseminato di scalinatelle e gradoni. «Un'ora e mezza di arrampicata ma faremo delle soste che i nostri attori Antonella Schiavone, Teresa Di Florio, Luigi Vernieri, Valentina Vitulano, Maria José Sisalli e Simona Cibelli renderanno gradevoli avverte Paola Valitutti, tra i fondatori dell'associazione e anima da sempre del Trekking di Ognissanti e poi a ricompensarci della fatica ci sarà il paesaggio mozzafiato del golfo visto da uno dei luoghi più panoramici della nostra città». Si prevede un grande afflusso, lo ha sottolineato ieri, in conferenza stampa, Alessandro Ferrara, assessore comunale alle Attività produttive e al Turismo, che spera anche nella partecipazione di turisti: «Vogliamo che sia una giornata di festa, non c'è bisogno di prenotazione, chiunque voglia si può aggregare per scoprire la parte più suggestiva del nostro centro storico». L'anno scorso ci furono 450 persone e se ne prevedono quest'anno altrettante se non di più, ma Valitutti rassicura: «Avremo 5 gruppi divisi in due battaglioni, le visite saranno separate e ci sarà anche la possibilità di ammirare, a San Lorenzo, la mostra che rievoca la tragica alluvione del 1954». La scelta dei monasteri benedettini rientra nel tema nazionale «Memoria, artificio e paesaggio», con un tuffo nel Medioevo e nello sguardo in avanti racconta Valitutti di questi monaci che seguivano una regola, modello di innovazione e sostenibilità: amavano la natura, erano pionieri in tema di agricoltura e di conservazione della storia; non solo hanno avuto una visione, che oggi diremmo green, del paesaggio con i loro orti e spezierie, ma ci hanno consentito di poter studiare su testi antichissimi, che copiavano nei loro scriptoria». Tra loro anche medici e botanici che seguivano i dettami della Scuola medica salernitana; esempio è il balneum di San Nicola, sorto, all'ingresso della città da monte, sull'impianto di una struttura termale di età romana. Visibile solo è il cuore di questa passeggiata d'arte, grazie alla Fondazione Ebris che dal 2012 occupa l'ex convento e che gentilmente aprirà le porte di questo centro che ha lo scopo di unire la promozione dei valori e delle tradizioni scientifiche e culturali dell'antica Schola all'attività didattica e di ricerca medica internazionale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bmta, da Paestum parte la sfida dei piccoli Comuni

Il Salone La Borsa si identifica sempre più come spazio di visioni e buone pratiche. Il fondatore Ugo Picarelli: inauguriamo il 31 con un focus sull'importanza del Pnnr per il nostro Sud relativamente a turismo e cultura

Erminia Pellecchia

Nasce ventisei anni fa con l'obiettivo di promuovere, partendo dal sito dell'antica Poseidonia della Magna Grecia, non solo il patrimonio storico-artistico-paesaggistico ed enogastronomico del Mezzogiorno d'Italia e del Belpaese, favorendo e facendo crescere soprattutto l'offerta turistica del Sud in ambito culturale, ma anche le destinazioni di più continenti. Se la veste di vetrina delle bellezze del mondo resta immutata, in questa edizione 2024 alle porte (taglio del nastro all'ex Tabacchificio Next il 31 ottobre alle 10; fino al 3 novembre) - ci si rende conto di come, nel tempo, la Borsa mediterranea del Turismo archeologico di Paestum sia diventato un luogo di vivace scambio culturale, capace ancora una volta «di sapersi evolvere come sottolinea Tiziana D'Angelo, direttore dei Parchi archeologici di Paestum e Velia - per riflettere il rapido sviluppo e le trasformazioni dell'archeologia e del turismo archeologico in Italia e nel Mediterraneo, identificando nuove tematiche di riflessione e creando innumerevoli opportunità di collaborazione».

L'APPROCCIO

Da sempre, infatti, Ugo Picarelli, fondatore e direttore della Bmta, consegna, ai territori e ai decisori pubblici, visioni e buone pratiche, con proposte innovative e sostenibili che scaturiscono dai talk, convegni con accademici, esperti, amministratori, economisti, giornalisti, personalità del governo italiano e di Stati esteri, vertici di Unesco, Unwto e Un Tourism, associazioni e fondazioni, operatori turistici e culturali. In questa quattro giorni ben 110 incontri, con 600 relatori ed uno sguardo assolutamente in avanti. Va in questo senso la tavola rotonda inaugurale di giovedì sul tema «I fondi europei per la valorizzazione del patrimonio archeologico e del turismo culturale», a cura dell'Ufficio del Parlamento europeo in Italia, della Rappresentanza in Italia della Commissione europea e dell'associazione Civita. Dopo i saluti di Picarelli e dell'assessore regionale al Turismo Felice Casucci, intervengono, stimolati dal direttore del Mattino Roberto Napoletano, Carlo Corazza, ex Capo Unità turismo alla commissione europea, attualmente direttore Ufficio Italia del Pe; Simonetta Giordani, segretario generale associazione Civita; Barbara Casagrande, segretario generale Ministero Turismo; Enrico Martino, direttore generale Unità di Missione per il Pnnr Ministero Turismo; Angelantonio Orlando, direttore generale Unità di Missione per il Pnnr Ministero Cultura; Vittorio Messina, presidente Assoturismo Confesercenti; Renzo Iorio, vice presidente vicario Federturismo Confindustria. «Sarà l'occasione per fare il punto sull'importanza del Pnnr per il nostro Sud relativamente a turismo e cultura», sottolinea Picarelli, che ricorda come quest'anno, si rilancerà il progetto borghi per sgravare grandi città come Napoli dall'overtourism. «Stiamo lavorando con Ferrovie Italiane, Automobile Club, Comuni fa notare per collegare in rete le stazioni dei piccoli Comuni con treni regionali e storici, dalle quali con navette personalizzate raggiungere i siti culturali più vicini. Negli uffici dismessi si potrebbero insediare cooperative e imprese giovanili per offrire servizi turistici, noleggio di auto e bike elettriche, cammini lungo i sentieri del Cai, itinerari di turismo equestre». Posti ricchi di storia, immersi nella natura, custodi di tradizioni anche enogastronomiche da far vedere dal vivo ai buyers ospiti della Bmta. Per loro ogni giorno un tour dedicato; giovedì si va al Battistero paleocristiano di Nocera Superiore e poi alle grotte di Castelcivita, alla torre angioina e al convento di Santa Gertrude per una degustazione ospiti del Comune; venerdì visite alla Tenuta Vannulo di Capaccio, agli scavi e a un frantoio di Velia, infine a San Mauro, a Genuini Cilento, per imparare a fare i fusilli con Carmela Baglivi, esperta e studiosa della cucina cilentana, per poi mangiarli insieme al proprietario Giancamillo Mazzarella e concludere con un dessert al Museo archeologico nazionale di Paestum; sabato al Tabacchificio workshop con gli operatori turistici e culturali dell'offerta: alle 19 sosta al borgo di

Castellabate con cena al castello ospiti della locale Associazione albergatori; gran finale domenica tra gusto e benessere con tappa all'azienda San Salvatore di Giungano e poi all'Approdo Resort Thalasso di San Marco.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Martedì 29 Ottobre 2024

Nel 1999 nella provincia partenopea registrati all'anagrafe 40 mila nati. Oggi il dato si ferma a circa 23 mila: il sorpasso di Roma è bebè-land. In 21 mila negli atenei del Nord. Il gap degli occupati laureati. L'offerta formativa a confronto

L'allarme lo ha (ri)lanciato appena qualche giorno fa Confindustria nel suo periodico report sullo stato di salute dell'economia italiana: l'inverno demografico rischia di travolgere il Meridione. E frenare definitivamente ogni (reale) ambizione di rilancio e di riduzione del divario produttivo-occupazionale con il resto del Paese. La politica dal canto suo dibatte da tempo, litigando (al solito), su come affrontare l'emergenza spopolamento. Ma alle parole, purtroppo, non seguono fatti. Prova ne siano gli ultimissimi dati diffusi dall'Istat in materia. Secondo i quali la «capitale» del Mezzogiorno — intesa in questo caso per Napoli e la sua provincia — è passata dalle quasi 40 mila nascite del 1999 (39.802, per l'esattezza) alle circa 23 mila del 2023 (23.582). Un dato quasi dimezzato che sintetizza, con la freddezza e la franchezza dei numeri, come il capoluogo partenopeo non sia più la città dei bambini. Primato che 25 anni fa deteneva con ampio margine di vantaggio e che oggi è passato a Roma e al suo hinterland, dove — sempre con aggiornamento dell'anagrafe alla fine del 2023 — si registrano 25.201 culle (nel 1999 l'indicatore registrava 37.992 neonati).

Come se fosse sparito...

Facendo due calcoli tra i neonati del '99 e quelli del 2023 (-16.220), è come se in 25 anni fosse scomparsa un'intera comunità di bambini più o meno pari agli attuali residenti di Palma Campania.

In regione

La Campania — scorrendo ancora le tabelle allegate al dossier Istat su nascite e fecondità — è passata dalle 68.669 culle del 1999 a quota 42.965 del 2023 (-26.744 per gli amanti della statistica). Restando in regione, il numero più basso di neonati si registra nel Sannio: appena 1.687 nell'intera provincia.

Più fiocchi azzurri

Nel 2023 nelle cinque province della Campania sono nati 22.009 maschietti e 20.916 femminucce. Di questi 2.275 sono stranieri residenti in regione. A Napoli i fiocchi azzurri sono stati 12.096 mentre quelli rosa 11.486 (1.079 i nati da genitori d'oltreconfine).

Vittoria e Antonio

Vittoria, Aurora, Giulia, Sofia, Ludovica, Ginevra, Azzurra, Chiara, Isabel e Anna: è la classifica dei primi 10 nomi femminili registrati all'anagrafe nel 2023 in Campania. I maschi, sempre in ordine decrescente: Antonio, Francesco, Giuseppe, Leonardo, Andrea, Vincenzo, Alessandro, Giovanni, Mattia e Lorenzo.

Il Santo

Una curiosità legata al Patrono di Napoli: nel 2023 in tutta la Penisola sono stati registrati appena 283 Gennaro. E da 25 anni a questa parte il nome del santo non è tra i primi dieci scelti in Campania per i neonati.

Italia, vince Leonardo

Da sei anni in Italia non c'è storia, almeno per quanto riguarda i maschi: il nome più diffuso scelto dai genitori per i propri figli è Leonardo (soltanto nel 2023 è stato dichiarato all'anagrafe ben 7.096 volte). Nel 2018, andando sempre a spulciare i dati Istat, Leonardo ha superato Francesco. Nome, quest'ultimo, che aveva mantenuto una lunghissima leadership: andata avanti dal 2001 per ben 17 anni (nel '99 e nel 2000, invece, in testa alle preferenze c'era Andrea). Nel 2023, anche qui riferimento temporale più aggiornato nel database dell'Istituto di statistica, Leonardo ha primeggiato in molte regioni, ma praticamente tutte concentrate nel

Centronord: dal Piemonte alla Valle d'Aosta; dalla Lombardia al Veneto; dal Friuli Venezia Giulia alla Liguria; dall'Emilia Romagna alla Toscana; dall'Umbria al Lazio. E sì, perché in Campania in testa c'è Antonio, in Puglia e in Calabria Francesco, in Basilicata e Sicilia Giuseppe. Per quanto riguarda le donne, nel 2023 il nome più diffuso per le nuove nate è stato Sofia (seguito da Aurora e Ginevra). Proprio Sofia è stato il più scelto dai genitori — tra l'altro — in Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Friuli. In Campania, come visto, primeggia Vittoria.

Il podio della fecondità

«La riduzione della fecondità nel 2023 è territorialmente omogenea», spiega l'Istat. Il Centro, che presenta il dato più basso, «registra un calo da 1,15 figli per donna nel 2022 a 1,12 nel 2023». Anche nel Nord il numero medio di figli per donna continua la discesa, da 1,26 a 1,21». Nel Mezzogiorno, «dopo la lieve ripresa del 2022, si evidenzia un calo da 1,26 a 1,24 figli per donna». La Provincia autonoma di Bolzano «registra una diminuzione importante (da 1,64 figli per donna nel 2022 a 1,56 nel 2023) ma conserva il primato della fecondità in Italia. Seguono la Sicilia (1,32), la Campania (1,29) e la Calabria (1,28). La Sardegna continua a presentare il più basso livello di fecondità (0,91), ulteriormente ridottosi sull'anno precedente (0,95).

sviluppo del sud

Nasce Elite Campania, l'hub per le Pmi

V.V.

Nasce “Elite Campania hub” per aiutare le imprese del territorio a crescere, a internazionalizzarsi e a fare innovazione. Iniziativa adottata dal gruppo Euronext in collaborazione con la finanziaria Sviluppo Campania. Nella regione, Elite già conta l'adesione di 120 società con un fatturato di 9,5 miliardi e 28mila dipendenti. Ma ritiene che esista un potenziale più alto, tanto che si pone l'obiettivo di coinvolgere 250 società. L'Hub è dedicato alle aziende più ambiziose, con un modello di business solido, una chiara strategia di crescita e interessate a finanziare la propria crescita. Si rivolge inoltre a imprese con un fatturato superiore a 5 milioni, con una crescita comprovata nell'ultimo anno, con Ebit margin superiore al 5% oppure con Ebitda margin superiore al 10%. Che siano aziende credibili e con ottima reputazione.

Il progetto è stato presentato ieri a Napoli presso Palazzo Ischitella, in via Riviera di Chiaia, con l'incontro intitolato «Campania Hub: sviluppo e innovazione per le imprese del territorio». All'evento hanno preso parte tra gli altri Mario Mustilli, presidente di Sviluppo Campania; Marta Testi, amministratore delegato di Elite; Giovanni Lombardi, fondatore di Tecno. «La Campania oggi è già largamente rappresentata in Elite – ha detto Marta Testi, ad di Elite – con Sviluppo Campania condividiamo da sempre l'importanza della crescita culturale e dimensionale delle società di questo territorio». Mario Mustilli, presidente di Sviluppo Campania ha detto: «Gli obiettivi di Campania Hub sono perfettamente in linea con il lavoro che Sviluppo Campania porta avanti, ovvero supportare la crescita delle imprese del territorio mettendo a disposizione gli strumenti necessari per rafforzarne la competitività: dagli incentivi alle micro e piccole imprese ai meccanismi finanziari evoluti e innovativi per le realtà più strutturate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL CASO

Dossier Legambiente Napoli non è green ultima tra le metropoli

di Pasquale Raicaldo

Napoli non è una metropoli "green". Ultima tra le grandi città italiane per performance ambientali, quart'ultima tra i 106 capoluoghi di provincia: emerge un quadro negativo per la città dalla nuova classifica stilata da "Ecosistema Urbano 2024", il rapporto di Legambiente realizzato in collaborazione con Ambiente Italia e il Sole 24 Ore. A condannarla una serie di indicatori, che raccontano di ritardi cronici rispetto ad altre metropoli. Milano in primis, e fotografano un lungo percorso, ancora da compiere, per raccogliere la sfida della vivibilità ai tempi del cambiamento climatico.

Scarsa è, per esempio, la qualità dell'aria, con valori di biossido di azoto in crescita. Insufficienti i livelli della raccolta differenziata (39,3%, a fronte dell'obiettivo di legge del 65% fissato per il 2012); decisamente modesta l'estensione media delle isole pedonali, appena 13,6 metri quadri per abitante di verde urbano fruibile.

E ancora: sul fronte delle energie rinnovabili, e in particolare per quanto riguarda la diffusione di solare termico e fotovoltaico in-



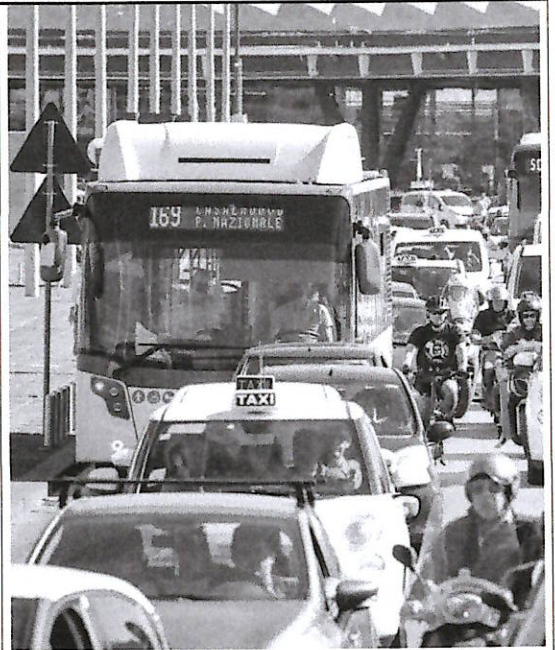
▲ L'assessore Edoardo Cosenza, assessore alla mobilità del Comune di Napoli

stallato nelle strutture pubbliche, i numeri certificano un chiaro ritardo, con appena 0,21 kw ogni 1000 abitanti.

Infine: malgrado un buon incremento rispetto al 2022, Napoli - con 79 passeggeri per abitante - è lontana dai livelli del trasporto pubblico delle grandi metropoli e delle città italiane a vocazione turistica. Né va meglio per le piste ciclabili, altro tallone d'Achille: appena 0,39 metri ogni 100 abitanti. Un report che, in generale, sembra inquadrare un'Italia a due velocità: le città con le migliori performance ambientali si concentrano al nord, mentre sud e centro della penisola faticano a tenere il passo. E Napoli è un emblema.

Prova a vedere il bicchiere mezzo pieno Edoardo Cosenza, assessore alla mobilità del Comune di Napoli. «Con l'incremento del 25% di passeggeri in un anno il settore del trasporto pubblico registra un netto miglioramento ed entro fine anno avremo 278 bus elettrici nuovi per l'Anm, a completamento di un rinnovamento che sta investendo anche la metropolitana - sottolinea - con i fondi del Pnrr lavoriamo a 25 chilometri di nuove piste ciclabili, soprattutto nelle aree periferiche della città».

Male anche per isole pedonali e qualità dell'aria. Ma il Comune: "Stiamo lavorando proprio su tutto questo"



«Avevamo a che fare con un paziente in coma, ora possiamo finalmente curarlo - spiega invece l'assessore al verde, Vincenzo Santagada - La raccolta differenziata è già salita al 43,4%, il dato medio dell'anno è del 41,8%. Stiamo riforestando la città: abbiamo piantato 1100 alberi nuovi, ne faranno seguito presto altri tremila. Abbiamo 8 cantieri aperti per la riqualificazione dei parchi urbani, entro due settimane apriremo anche il cantiere al Virgiliano. La città sta recuperando terreno».

Dal report non arrivano notizie positive neanche per gli altri quattro capoluoghi campani, che retrocedono in classifica generale, con performance peggiori rispetto allo scorso anno per Caserta (98esi-

ma), Salerno retrocede (88esima) e, poco più su, Avellino e Benevento.

«Bisogna rendere le nostre città più sostenibili», dice Francesca Ferro, direttrice di Legambiente Campania, che auspica «una rivoluzione delle aree urbane».

«Occorre riqualificare - dice - a partire dalle periferie, gli spazi comuni, con luoghi d'incontro, pedonalizzazioni, corsie ciclabili, vie scolastiche, nuove alberature, promuovendo quelle foreste urbane utili a mitigare gli effetti delle ondate di calore e puntando sulla natura per mitigare l'impatto climatico nelle città, valorizzando la bellezza come leva del cambiamento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Paolo Popoli

La foto di rito la fa circondata dalle bambine e dai bambini della scuola della fondazione Foqus: «Sono qui per ascoltare le vostre richieste e per aiutarvi a realizzare i cambiamenti di cui avete bisogno attraverso l'istruzione sui diritti», esordisce Kerry Kennedy, presidente dell'associazione "Rfk human rights" che porta avanti il nome e le battaglie civili di suo padre, Robert F. Kennedy, procuratore generale e fratello del presidente John Fitzgerald Kennedy.

Ieri l'inaugurazione della seconda sede italiana, dopo Firenze, della "Rfk human rights" di stanza a Foqus: dai Quartieri Spagnoli si guarderà al resto della città, della regione e del Sud Italia, fino al bacino del Mediterraneo per la formazione sui diritti umani, le campagne di giustizia sociale, l'integrazione dei migranti, gli incontri con gli attivisti anche dai territori di guerra e altri progetti di supporto alla comunità, agli ultimi e a quelle persone che vedono troppo spesso i propri diritti negati, tra cui anziani, donne, lavoratori e gli stessi bambini.

«Lavoreremo per sensibilizzare il Mezzogiorno su temi cruciali come il lavoro, l'infanzia e la parità



L'inaugurazione ai Quartieri Spagnoli

Foqus, l'associazione di Kerry Kennedy "Qui per migliorare la vita della gente"

di genere», aggiunge Rachele Furfaro, presidente di Foqus. La "Rfk" farà questo lavoro di lotta alle ingiustizie e alle disuguaglianze con ong, imprese, terzo settore e le università Orientale e Federico II. Con le scuole, invece, si affronteranno dispersione, educazione civica, contrasto al bullismo e progetti artistici. «Lavorare con i bambini è l'unica speranza per costruire un modello sociale migliore», spiega il direttore della Fondazione Renato Quaglia durante la presentazione con il vicesindaco Lau-

La figlia di Robert: «Amo Napoli, ascolteremo le richieste della comunità nel segno dei diritti»

ra Lieto e Andrea Mazzucchi della Federico II.

«Amo Napoli, ci sono stata la prima volta nel 1977 e da allora ho perso il conto di quante volte ci sono tornata - continua Kerry Kennedy, ieri in visita al Duomo e al tesoro di San Gennaro - Nei Quartieri Spagnoli sto incontrando persone determinate a migliorare la propria vita e quella dei loro figli». La figlia di Robert F. Kennedy risponde alle domande di alcuni bambini di Foqus e ricorda la filosofia dell'associazione: «Partire dall'a-

L'incontro Kerry Kennedy mentre parla dal palco di Foqus, quila nuova sede a Napoli della Rfk

scolto delle necessità raccolte sul posto: per questo ciò che facciamo a Napoli è diverso dalle nostre attività a Firenze, Boston o in Cambogia».

La domanda successiva è sulla guerra in Medio Oriente: «Serve subito un cessate il fuoco, liberare tutti gli ostaggi, ripristinare gli aiuti umanitari, perseguire chi ha commesso crimini di guerra o umanitari, mettere in pratica la soluzione dei due Stati perché è l'unica che ha una prospettiva e, infine, aiutare la ricostruzione di Gaza».

L'ultimo passaggio è sulle imminenti elezioni Usa, cruciali anche in tema di diritti. Se Kerry supporta Kamala Harris, suo fratello Robert jr si è schierato a sorpresa con Trump: «Sono preoccupata per le elezioni - conclude - Trump ha dichiarato che sarà un dittatore, sospenderà la Costituzione per perseguire i suoi nemici e invierà le autorità fiscali alle ong in disaccordo con lui. È un pericolo per la democrazia negli Usa e nel mondo. Kamala Harris è invece una donna delle istituzioni, lavorerà per ricostruire la società americana, la classe media e il rispetto del diritto di voto: lei farà in modo che gli States recuperino la bussola morale che rischiano di perdere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EF ECONOMIA & FINANZA

Il punto della giornata economica

ITALIA FTSE/MIB 35.016 +0,69%	FTSE/ITALIA 37.150 +0,68%	SPREAD 120,68 -0,41%	BTP 10 ANNI 3,48/1 -0,3%	EURO-DOLLARO CAMBIO 1,0813 +0,17%	PETROLIO WTI/NEW YORK 67,44 -5,87%
--	---------------------------------	----------------------------	--------------------------------	--	---

Manovra, Orsini vuole lo sconto sull'Ires Giorgetti frena: "La misura costa troppo"

IL NEGOZIATO

LUCA MONTICELLI
ROMA

Confindustria non molla la presa e continua a chiedere al governo più coraggio. Delusi dalla manovra che non contempla una politica di sostegno di ampio respiro al tessuto produttivo, gli imprenditori si appellano al ministro Giancarlo Giorgetti, che culturalmente considera da sempre le aziende la «scintilla che alimenta l'economia». Tuttavia, dal Tesoro non arrivano segnali incoraggianti. Sulla proposta di Emanuele Orsini che da settimane propone una sorta di Ires premiale legata agli investimenti degli utili, la porta rimane chiusa. È una misura che al momento il Mef valuta troppo costosa da inserire in manovra. Il tema resta sul tavolo in vista della discussione a Montecitorio della legge di bilancio e se ne parlerà anche mercoledì 13 novembre alle ore 16, giorno in cui le associazioni datoriali sono state convocate a Palazzo Chigi. Il governo sta comunque facendo un passo per andare incontro alle imprese, sono in dirittura d'arrivo le modifiche al piano Industria 5.0, che dovrebbe supportare la transizione energetica ma stenta a decollare per problemi burocratici. Da questo punto di vista il titolare del Mimit Adolfo Urso e il collega Giorgetti sono pronti ad alzare l'aliquota per far diventare più attrattivo l'incentivo.



EMANUELE ORSINI
PRESIDENTE
CONFINDUSTRIA

C'è un'interlocuzione in corso con il Mef. Nostre proposte su crescita e investimenti

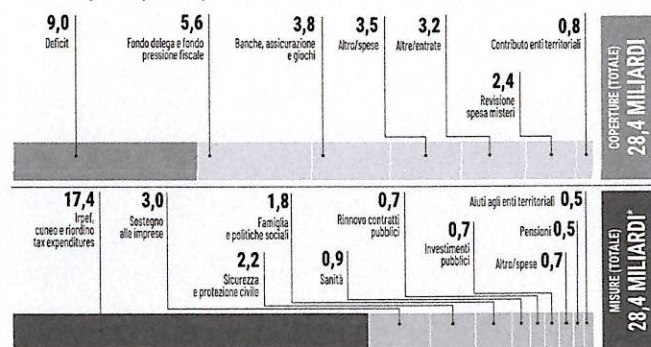


VALENTINO VALENTINI
VICEMINISTRO
MINISTERO IMPRESE

La proposta di Orsini per l'Ires premiale è apprezzabile, deciderà Giorgetti se c'è spazio in manovra

LA MANOVRA 2025 NEL DETTAGLIO

Misure e coperture previste per circa 30 miliardi



Fonte: Dpb

*Non vengono considerati i riflessi fiscali

WITHub

«Stiamo interloquendo con il ministero dell'Economia sulla legge di bilancio, ho parlato con Giorgetti», dice Orsini che ieri all'assemblea degli industriali di Torino raccontava di una telefonata con l'inquilino di via XX settembre. «Abbiamo fatto proposte che guardano a crescita e investimenti. Innanzitutto l'idea dell'Ires premiale, e poi il potenziamento dei contratti di sviluppo, quindi il piano casa per gli operai che spostano la residenza per andare a lavorare». Il leader di Confindustria immagina un 70% di utili lasciati all'interno dell'impresa, di questo quota il 30% deve essere utilizzato per investimenti, formazione, welfare e produttività. In cambio il

«premio» è portare l'Ires dal 24 al 19%, così da recuperare in qualche modo le risorse che erano garantite dall'Ace, l'aiuto alla crescita economica abolito dal centrodestra per finanziare la riforma dell'Irpef. Orsini ritiene l'Ires premiale una norma in grado di aiutare «chi vuole fare investimenti e abbia una visione a lungo termine, perciò è necessario che venga finanziata per almeno due o tre anni». Alla richiesta risponde a stretto giro il vice di Urso, Valentino Valentini: «La proposta di Orsini sull'Ires premiale è apprezzabile, sarà il ministro Giorgetti a decidere se la finanziaria possa recepire o meno questo tipo di intervento». Gli imprenditori, consci dei

marginii stretti di bilancio, si aspettavano però di ottenere una manovra più orientata agli investimenti, e infatti Orsini batte ancora su questo tasto: «Per noi la parola chiave per la manovra sono gli investimenti. Bisogna mettere nelle condizioni le nostre imprese di essere competitive rispetto alle altre aziende europee». Un'intesa con il governo potrebbe essere raggiunta nei prossimi giorni su Industria 5.0, la trattativa è molto avanzata. «Industria 5.0 può essere una grande opportunità - continua il presidente di Confindustria - abbiamo fatto diversi incontri con il ministro Urso e stiamo cercando di semplificarla, auspichiamo si possa incrementare l'a-


Così su La Stampa



leri su La Stampa la delusione degli imprenditori che speravano di trovare in manovra un pacchetto di investimenti più corposo, e invece si sono dovuti accontentare solo del rifinanziamento triennale della Nuova Sabatini e di un anno della Zes unica del Mezzogiorno.

liquota per rendere l'agevolazione più attrattiva e più semplice da utilizzare: ora ci sono 16 passaggi per attivarla e sono troppi». Industria 5.0 è finanziata con 6,3 miliardi di euro di fondi Pnrr, ma i soldi già prenotati sulla piattaforma dedicata si attestano a poche centinaia di milioni. Gli imprenditori hanno riscontrato diversi problemi, ad esempio il divieto di cumulo con altri incentivi che paradossalmente assicura una convenienza migliore con Transizione 4.0. L'esecutivo è al lavoro per incrementare il credito d'imposta che prevede un'aliquota massima del 45% e potrebbe arrivare al 50%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ASSEMBLEA GENERALE DEGLI ISCRITTI ALL'ORDINE DEI DOTTORI COMMERCIALISTI E DEGLI ESPERTI CONTABILI DI TORINO

In adempimento a quanto prescritto dagli artt. 18 e 19 del D. Lgs. 28 giugno 2005, n. 139, l'Assemblea degli Iscritti all'Albo ed all'Elenco Speciale è convocata, esclusivamente in presenza, presso la Sede dell'Ordine in Torino - Via Carlo Alberto, 59 - in prima convocazione il giorno

28 novembre 2024, alle ore 12.00,

ed, occorrendo, in seconda convocazione il giorno

29 novembre 2024, alle ore 18.00,

per discutere e deliberare sul seguente

Ordine del giorno

* Presentazione del bilancio di previsione relativo all'anno 2025 e deliberazioni relative. Coloro che desiderassero prenotare il proprio intervento possono farne richiesta, scrivendo da indirizzo pec all'indirizzo pec segreteria@odcec.torino.legalmail.it entro il giorno 24 novembre 2024. L'Assemblea è validamente costituita, in prima convocazione, quando sia presente almeno la metà degli Iscritti e, in seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti.

IL PRESIDENTE
(Luca Asvisio)LA CONSIGLIERA SEGRETARIA
(Paola Aglietta)

L'alloggio che costa quanto lo stipendio è il primo freno alla mobilità del lavoro da città a città Case con affitti scontati ai neolaureati L'iniziativa di Edison per i nuovi assunti

IL CASO

LUIGI GRASSIA

Uno dei motivi per cui offerta e domanda di lavoro in Italia faticano a incontrarsi è il problema della casa: nella città X un'azienda ha bisogno di una certa figura professionale, nella città Y un/una giovane senza lavoro ha i requisiti e sarebbe pronto/a a trasferirsi, ma poi si fa due calcoli e si rende conto che gli affitti nella città X sono proi-

bitivi e lo stipendio gli/basterebbe sì e no a pagarsi un monolocale, e allora rinuncia, e l'azienda resta senza il lavoratore o la lavoratrice di cui ha bisogno.

Una bella iniziativa di "company social housing" che si spera faccia da esempio ad altre aziende è stata appena annunciata dalla Edison. Giorgio Colombo, direttore Hr e Ict di Edison, spiega che il piano "Una casa per i giovani" è rivolto «ai neolaureati che non hanno un alloggio diverso da quello del proprio nucleo di origine. A loro Edison offre



L'ad di Edison, Nicola Monti

in affitto un bilocale arredato, situato in una zona che si trova entro mezz'ora dalla sede di lavoro e collegato con i mezzi pubblici. Al giovane è richiesto un contributo spese che, incluse le utenze acqua, luce e gas, non su-

pera un terzo della retribuzione netta mensile. Il supporto abitativo è per tre anni, poi il dipendente può subentrare nell'affitto o decidere di fare una proposta d'acquisto.

Non sarà la panacea, ma qualcosa in questa direzione è bene fare. Con la legge di Bilancio è stata data ai datori di lavoro la possibilità di riconoscere ai propri dipendenti un bonus affitti detassato, inoltre sono state prorogate al 2027 le agevolazioni per i mutui under 36 sull'acquisto della prima casa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavoro: 253 milioni ai bonus giovani, donne, Zes

Manovra. Con lo stop al 31 dicembre alla decontribuzione Sud spuntano nuove risorse per gli incentivi previsti dal decreto Coesione e operativi per le assunzioni effettuate da settembre

Pagina a cura di Giorgio Pogliotti Claudio Tucci

Con lo stop, a fine dicembre, della decontribuzione Sud, in manovra spunta un rabbocco di risorse per tre incentivi alle assunzioni previsti dal decreto Coesione, vale a dire i bonus giovani, donne e Zes. Queste misure, che sono scattate per le assunzioni a far data da settembre, sono rifinanziate, da oggi al 2027, complessivamente con poco più di 253 milioni di euro. In particolare, il bonus giovani conquista, in tutto, 38,5 milioni (700mila euro per il 2024, 16,3 milioni per il 2025, 15,9 milioni per il 2026 e 5,6 milioni per il 2027), il bonus donne 41,4 milioni (400mila euro quest'anno, 14,4 milioni per il 2025, 17,5 milioni per il 2026 e 9,1 milioni per il 2027) e il bonus Zona economica speciale per il Mezzogiorno-Zes unica 173,2 milioni (2,1 milioni per il 2024, 68,9 milioni per il 2025, 73,5 milioni per il 2026 e 28,7 milioni per il 2027).

Ma procediamo con ordine, e vediamo in cosa consistono queste tre agevolazioni. Il bonus giovani, che ha sostituito tutte le precedenti misure legate all'incentivazione dell'occupazione dei ragazzi, funziona così: ai datori di lavoro privati che dal 1° settembre 2024, appunto, e fino al 31 dicembre 2025 assumono under 35 (mai occupati a tempo indeterminato) con un contratto di lavoro a tempo indeterminato, o stabilizzano un contratto a termine, è riconosciuto per massimo 24 mesi l'esonero totale dal versamento dei contributi previdenziali (esclusi premi e contributi Inail) nel limite di 500 euro mensili per ciascun lavoratore. Se le assunzioni interessano Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Sicilia, Puglia, Calabria e Sardegna l'esonero aumenta fino a 650 euro mensili. Nella relazione tecnica al decreto Coesione sono stimate 60.500 assunzioni per il 2024 e 146mila per il 2025.

Con il bonus donne si interviene sull'altra categoria debole nel mercato del lavoro. Il contributo previsto nel decreto Coesione consiste in questo: per ciascuna donna "svantaggiata", assunta a tempo indeterminato dal 1° settembre 2024 fino al 31 dicembre 2025, è riconosciuto l'esonero al 100% dal versamento dei contributi previdenziali dovuti dal datore di lavoro privato nel limite di 650 euro su base mensile (esclusi premi e contributi Inail) per 24 mesi. Il bonus è riconosciuto a donne di qualsiasi età, prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno 6 mesi, residenti nelle regioni della Zes unica per il Sud, o donne di qualsiasi età prive di un impiego regolarmente retribuito da almeno 24 mesi (ovunque residenti).

In sede di conversione del decreto Coesione è stato precisato che questo incentivo si rivolge anche a donne prive di impiego da almeno sei mesi, ovunque residenti, operanti nelle professioni e nei settori con un tasso di disparità di occupazione superiore almeno del 25% tra uomini e donne. Anche in questo caso sono esclusi i rapporti di lavoro domestico. La stima contenuta nella relazione tecnica è di complessive 100mila assunzioni di lavoratrici tra tempi determinati e trasformazioni a tempo indeterminato.

Per quanto riguarda il bonus Zes, per ciascun dipendente assunto a tempo indeterminato dal 1° settembre 2024 fino al 31 dicembre 2025 è previsto l'esonero per un massimo di 24 mesi del 100% dal versamento dei contributi previdenziali dovuti dal datore di lavoro privato nel limite di 650 euro su base mensile (con esclusione dei premi e contributi Inail). Il dipendente deve aver compiuto 35 anni, essere disoccupato da almeno 24 mesi, essere assunto presso una sede o una unità produttiva nella Zes del Sud. È di 40mila il numero delle nuove assunzioni di lavoratori over 35 stimato dalla relazione tecnica.

Nella manovra confermate inoltre le agevolazioni su lavoro notturno e straordinari nei giorni festivi nel settore turistico ricettivo e termale. Per il periodo dal 1° gennaio 2025 al 30 settembre 2025, ai lavoratori degli esercizi di somministrazione di alimenti e bevande, di cui all'articolo 5 della legge n. 287 del 1991 e ai lavoratori del comparto del turismo, inclusi gli stabilimenti termali, è riconosciuto un trattamento integrativo speciale, che non concorre alla formazione del reddito, pari al 15% delle retribuzioni lorde corrisposte per il lavoro notturno e le prestazioni di lavoro straordinario effettuate nei giorni festivi. La misura, che costa 152,1 milioni di euro, si applica ai lavoratori di questi settori con redditi non superiori a 40mila euro nel periodo d'imposta 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'altolà del settore: «Il parlamento riduca il taglio o rischio frattura»

Filomena Greco

Il segno meno alla voce Fondo Automotive messo nero su bianco nella Manovra arriva come una doccia fredda in un comparto, quello dell'automotive, in crisi profonda tanto in Italia quanto in Europa. A dare l'allarme ieri è stata l'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera, seguita a stretto giro dai sindacati metalmeccanici. E c'è da scommettere che le parole del ministro Urso, arrivate in serata, non bastino a rassicurare i player di un settore in trincea.

L'automotive è uno dei principali settori manifatturieri in Italia, sottolinea Anfia nella sua nota, con oltre 270mila addetti diretti e un fatturato di oltre 100 miliardi di euro. «È l'unico settore a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale, in pochi anni» scrive l'associazione che domani, 30 ottobre, in collaborazione con la Camera di Commercio di Torino, presenterà i dati dell'Osservatorio nazionale sulla componentistica auto. Il punto è che in Italia soffre il mercato dell'auto - a settembre le immatricolazioni sono calate del 10,7% e il bilancio dei primi nove mesi ha visto assottigliare l'incremento rispetto al 2023, +2,1% - e soffre ancora di più l'industria. La produzione di Stellantis in Italia, secondo il report della Fim Cisl, ha perso rispetto all'anno scorso il 30% dei volumi tra auto e commerciali, il 40% se si guarda soltanto alle autovetture. I dati Istat aggiornati ad agosto segnano una produzione dell'industria automotive italiana nel suo insieme in calo del 29,3% rispetto ad agosto 2023, -18,2% nei primi otto mesi dell'anno. «Il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un inaccettabile fulmine a ciel sereno - scrive l'Associazione guidata da Roberto Vavassori - che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato Anfia, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera». Per i sindacati metalmeccanici, Fim, Fiom e Uilm, «in un momento in cui l'intero comparto automotive si trova in una fase di profonda trasformazione e crisi, risulta fondamentale un forte sostegno per garantire la competitività del settore, la difesa dell'occupazione e l'innovazione tecnologica, indispensabile per affrontare le sfide del futuro». L'auspicio, a questo punto, come scrive l'Anfia è «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo».

Auto, tagliati 4,6 miliardi La manovra punta sulla Difesa

Legge di bilancio. Definanziato il Fondo Mimit. Sullo sfondo lo scontro con Stellantis: Urso annuncia che le risorse residue andranno alla filiera. Oltre 11,3 miliardi fino al 2039 all'aeronautica e alla marina

Carmine Fotina Gianni Trovati



Il governo taglia i fondi all'automotive e li sposta sull'industria della difesa. La sorprendente virata è contenuta nelle tabelle della manovra e presenta cifre macroscopiche. Nel mezzo di una delle crisi più gravi della storia dell'industria automobilistica italiana, il disegno di legge di bilancio definanzia per 4,55 miliardi il Fondo automotive gestito dal ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit) per interventi fino al 2030. Restano a disposizione a questo punto 1,2 miliardi: una sforbiciata dell'80 per cento.

Nel contempo, con quello che a una prima lettura appare un orientamento molto netto di politica industriale, dettato probabilmente anche dagli scenari geopolitici in corso, il governo punta sull'industria della difesa (sviluppo nel settore aeronautico, tecnologia per la difesa area nazionale, unità navali Fremm, contributi a settore marittimo-difesa nazionale) per un totale di oltre 11,3 miliardi spalmati però su un arco temporale molto più lungo, fino al 2039.

L'effetto è spiazzante. Mentre è in stallo il dialogo con Stellantis per la salvaguardia della produzione e dell'occupazione in Italia, nella fase storica di crollo dei volumi e di crisi della componentistica, in piena transizione verso un'industria ad alimentazioni green, il governo Meloni sceglie di ridurre drasticamente i finanziamenti all'auto. Il Fondo, fin qui già utilizzato per circa 3 miliardi degli 8,7 miliardi che erano stati originariamente stanziati dal governo Draghi, serve a finanziare sia gli incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni sia agevolazioni alla filiera produttiva, quindi all'offerta. La dichiarazione del titolare del Mimit, Adolfo

Urso, senza mai citare Stellantis, lascia intendere però che il taglio si concentrerà proprio sugli incentivi alla domanda, che anche di recente il Ceo del gruppo automobilistico, Carlos Tavares, ha considerato imprescindibili per muovere il mercato dell'elettrico. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - dice Urso -. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». È anche vero, però, che la stessa associazione dei componentisti, rappresentata dall'Anfia, è in allarme e teme un impatto anche sul supporto pubblico alla filiera. Di qui anche l'onda delle polemiche politiche che si è immediatamente alzata. Antonio Misiani e Annalisa Corrado, membri della segreteria nazionale Pd, parlano di «totale delegittimazione del ministro Urso, che farebbe meglio a valutare se ha ancora senso la sua permanenza al Mimit».

Tornando agli interventi inseriti nelle tabelle della manovra, su base triennale (2025-2027) il taglio al Fondo automotive vale poco meno di 2,2 miliardi. Altri 2,4 miliardi sono definanziati per gli anni 2026-2030. Il Mimit perde risorse, però, anche su altre voci rilevanti nella sua attività, come i contratti di sviluppo nel settore industriale, per 95 milioni nel triennio.

I rifinanziamenti alle varie voci dell'industria della difesa gestite dal Mimit, invece, ammontano nel triennio a poco meno di 3 miliardi, e la quota largamente maggioritaria, per circa 8 miliardi, è distribuita negli anni successivi fino al 2039.

La partita auto-difesa è solo uno degli effetti delle tabelle di definanziamento e rifinanziamenti della sezione II della legge di bilancio, quel lungo elenco di cifre con le revisioni dei fondi ministeriali che accompagna la manovra circondato di solito dal disinteresse generale.

Il silenzio abituale intorno al tema si spiega con il fatto che la lettura di questa teoria di numeri non è semplice. Ma non è giustificato dai valori in gioco. Nella nuova legge di bilancio, per esempio, il dare-avere fra definanziamenti e rifinanziamenti offre nel complesso ai saldi di finanza pubblica coperture sul 2025 per 3,99 miliardi, decisivi per contenere l'extradeficit utilizzato per le misure ai 9 miliardi (8,89 per la precisione) disponibili per fare la manovra senza sforare l'obiettivo di correzione del deficit chiesto dalle regole Ue. Altri 3,22 miliardi di coperture sono sul 2026, mentre l'anno successivo l'effetto si riduce (per ora) a 1,1 miliardi.

Quest'anno, poi, le tabelle acquistano un significato aggiuntivo, perché contengono lo sforzo di rendere strutturali le dinamiche di finanza pubblica sottraendole alle oscillazioni annuali non più compatibili con il Piano a medio termine. Nella sezione II si incontra il rifinanziamento a regime delle missioni internazionali (1,27 miliardi nel 2025, 1,57 dal 2026), che non andranno più rincorse di manovra in manovra, o il prosciugamento del fondo delega fiscale (14,1 miliardi in cinque anni per stabilizzare l'Irpef a tre aliquote avviata quest'anno).

Fs, 7 miliardi per mille nuovi treni regionali

Marco Morino

«Grazie a un investimento di 7 miliardi di euro, nel 2027 il gruppo Fs avrà la flotta di treni regionali più giovane d'Europa, improntata ai massimi livelli di sostenibilità: convogli più confortevoli, spaziosi, con una livrea tutta nuova, che consumeranno il 30% in meno rispetto alla vecchia generazione e per il 97% realizzati con materiali riciclabili. Oltre mille treni nuovi di zecca, sui 1.325 del totale convogli della flotta regionale di Trenitalia, con un fiore all'occhiello: il treno trimodale a batterie primo al mondo». Così Maria Annunziata Giaconia, responsabile della direzione business regionale e sviluppo intermodale di Trenitalia (Ferrovie dello Stato) illustra al Sole 24 Ore i piani del gruppo per rinnovare la flotta regionale. I passeggeri che scelgono i treni regionali per lavoro, studio o turismo sono in costante crescita e il processo di rinnovamento della flotta è volto a sostenere la maggiore domanda.

Un percorso che parte da lontano, con il primo Rock consegnato a maggio 2019, seguito dal primo Pop nel giugno dello stesso anno e dal primo Blues a dicembre 2022. I Blues sono i treni ibridi a multi-alimentazione (trimodali) fabbricati negli stabilimenti italiani di Hitachi: possono viaggiare con motori diesel su linee non elettrificate, con pantografo su quelle elettrificate, e con batterie per percorrere tratte urbane in ingresso e uscita dalle stazioni o durante la sosta nelle stazioni stesse, evitando quindi l'uso di carburante. Il treno ibrido di Trenitalia è anche il primo del gruppo Fs a essere alimentato con l'Hvo, il biocarburante fornito da Eni. Al momento, i treni nuovi già in circolazione nelle regioni italiane sono oltre 800. Cinquecento consegnati dal 2018 a oggi, preceduti dai 335 nuovi treni consegnati fino al 2018 (Vivalto, Jazz). La flotta continuerà ad arricchirsi secondo un programma serrato, che prevede l'arrivo di ulteriori 226 treni entro il 2027, per raggiungere l'obiettivo dei 1.061 convogli di nuova generazione (l'80% del totale), tra quelli a doppio piano, monopiano e ibridi e avrà un solo nome: Regionale.

Continua Giaconia: «Il servizio regionale di Trenitalia offre una copertura capillare, con più di 6mila corse al giorno e oltre 400 milioni di passeggeri trasportati all'anno. Grazie ai suoi 180 Link (collegamenti treno + bus, navi e altri mezzi, ndr) ha la capacità di raggiungere numerose destinazioni, anche remote». Un impegno quotidiano che coinvolge 13.500 dipendenti del gruppo Fs. Il servizio regionale, sottolinea la dirigente di Trenitalia, fa capo alle singole Regioni, che stabiliscono le tariffe. Dice ancora Giaconia: «Le tariffe sono quelle di un servizio pubblico. L'aggiudicazione di importanti contratti di servizio, anche di durata decennale, con Regioni come Umbria, Marche, Basilicata e Abruzzo, per citare i più recenti, è motivo di costante miglioramento degli standard qualitativi dell'offerta, unito al

rinnovo della flotta. L'attuale portafoglio contrattuale con le Regioni è di circa 51 miliardi di euro (dal 2018 al 2032), dato che dimostra la fiducia nei confronti dell'azienda». Secondo Trenitalia, da gennaio 2024 a oggi, la puntualità dei regionali è salita al 92 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Industria chimica, senza rilancio si perdono 42 miliardi di valore

Cristina Casadei



La differenza tra fare e non fare, quando si parla di impresa, può consistere in un vantaggio o in un costo inimmaginabili. Nel caso dell'industria chimica realizzare un Piano di rilancio significherebbe apportare 22,2 miliardi di euro di valore aggiunto incrementale e un beneficio economico a tutto il manifatturiero di 33,3 miliardi di euro. Non realizzarlo, invece, significherebbe che il valore aggiunto della manifattura potrebbe ridursi di 42 miliardi. «In altre parole perdere oltre 20 anni di crescita», ha sintetizzato il presidente di Federchimica, Francesco Buzzella, ieri all'assemblea annuale, aperta dai saluti del presidente di Confindustria Emanuele Orsini. Nel nostro Paese sono quasi 40 anni che manca un piano per il rilancio del settore, piano che è sempre più urgente, come è emerso dallo studio realizzato in collaborazione con Teha (Ambrosetti), i sindacati di categoria (Filctem, Femca, Uiltec e Ugl chimici), che per la prima volta sono saliti sul palco dell'assemblea annuale, e Unionchimica-Confapi. Lo studio è stato condiviso al Tavolo generale della Chimica istituito dal Ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso ed è stato veicolato ai ministeri più coinvolti e cioè Ambiente e sicurezza energetica e Salute e, come dice Buzzella, «rappresenta una proposta corale che tutte le parti sociali di settore mettono a disposizione del Governo per promuovere iniziative a favore di un settore strategico».

Diverse le aree di intervento: investimenti e agevolazioni, normative, infrastrutture, competenze e dimensione sociale. Tra le priorità c'è sicuramente la riduzione del costo dell'energia, visto che solo quello del gas, nel nostro Paese, è 4 volte superiore rispetto ad altre aree. «Serve un mercato unico europeo dell'elettricità. Valorizziamo il ruolo dell'Italia come hub energetico per l'area Sud dell'Europa, per il gas, lo stoccaggio della CO2 e le rinnovabili, in una strategia che comprenda il nucleare di nuova generazione e quello di fusione», suggerisce il presidente di Federchimica. Soprattutto oggi che siamo in un contesto di forte instabilità geopolitica. «La chimica sta vivendo in anticipo e in modo amplificato il nuovo scenario di "policrisi" che

condiziona tutta l'industria, italiana ed europea, e che impatta prepotentemente sulle imprese in termini di costi dell'energia e del trasporto internazionale, accesso ai mercati di approvvigionamento e di esportazione, difficoltà di programmazione della produzione e degli investimenti», continua Buzzella. Ci sono poi gli investimenti in tecnologie breakthrough, come il riciclo chimico, le fonti rinnovabili e le biotecnologie, l'idrogeno rinnovabile e l'elettrochimica, il recupero e il riutilizzo della CO₂. E i finanziamenti dei progetti di transizione, a partire dalla destinazione dei proventi dei permessi per le emissioni di CO₂ (ETS - Emissions Trading System). «Tra costi diretti e indiretti, cioè connessi all'acquisto di elettricità, le emissioni di CO₂, costano alle nostre imprese oltre 600 milioni di euro all'anno, quasi quanto tutti gli investimenti in ricerca e innovazione del settore», calcola Buzzella. Quindi cosa chiedono gli industriali? Che le compensazioni dei costi indiretti della CO₂ raggiungano anche in Italia il limite massimo del 70% ammesso dalla normativa, come avviene negli altri principali Paesi europei.

Gli interventi sono tanti, ognuno chiede risorse e su questo il Governo, rappresentato dal viceministro del Mimit, Valentino Valentini, non si sbilancia: si tratta di «proposte ragionevoli, coerenti, ma che vanno messe sull'asse del tempo». E si può senz'altro aggiungere che siano in linea con il piano Draghi. Allargando lo sguardo, è evidente che la chimica sta perdendo competitività. Il 75% delle chiusure mondiali di stabilimenti riguarda l'Unione europea, mentre i nuovi investimenti si concentrano nelle altre parti del mondo. «L'obiettivo europeo di conseguire la neutralità climatica entro il 2050 sarà impossibile da realizzare senza un radicale cambio di prospettiva e risorse adeguate. Proseguendo di questo passo la prospettiva è la deindustrializzazione del continente», dice Buzzella in mezzo agli applausi di consenso della platea degli industriali che hanno riempito il Teatro lirico di Milano. Tutti molto convinti che «la transizione ecologica richiederà non meno, ma più chimica: la mobilità sostenibile ne comporta almeno il 30% in più, ma lo stesso discorso vale per gli altri ambiti, dall'agroalimentare all'edilizia», sintetizza Buzzella.

Le tempistiche del Piano di settore sono senz'altro dirimenti, ma dato il contesto attuale dovranno essere brevi. Quest'anno si prevede una sostanziale stabilizzazione della produzione chimica in Italia (+0,5%), dopo due anni consecutivi di contrazione: nel 2022 c'è stato un calo del 4,1%, nel 2023 del 6,7%. Le possibilità di una ripresa, peraltro timida, sono rinviate al 2025, quando si prevede una crescita dell'1,2%. Ma, e questo è un particolare non trascurabile, sono subordinate al contesto, che rimane denso di incognite e di intense pressioni competitive. Tra le tante, una è la semplificazione normativa che forse non avrebbe un vero e proprio costo da mettere a budget. Nella sua relazione Buzzella ha spiegato che dal 2019 ad oggi l'Unione europea ha emanato 13.500 atti legislativi, mentre negli Stati Uniti, nello stesso periodo, ne sono stati introdotti 3.500. Quattro volte tanto. Una politica industriale efficace, del resto, non può prescindere dal ruolo dell'Europa.

Rinvio a gennaio per la riduzione d'orario

Il testo approvato in aula alla Camera slitta alla fine della sessione di bilancio

Per la proposta dell'opposizione sulla riduzione dell'orario di lavoro a parità di salario, che ieri è approvata in aula alla Camera, si profila un rinvio a gennaio, dopo il termine della sessione di bilancio. Il testo è giunto a Montecitorio senza un relatore, non è stato neanche votato in commissione Lavoro, dove ha avuto come relatore di maggioranza Marta Schifone (Fdi), espressione della maggioranza che è fermamente contraria alla proposta unificata targata Pd, M5S e Avs. Non è escluso che dopo questo lungo periodo di congelamento, a gennaio, quando riprenderà l'esame in Aula, la maggioranza presenterà un emendamento soppressivo, sul modello di quanto fatto a suo tempo per affossare la proposta dell'introduzione del salario minimo legale che aveva unito le principali forze d'opposizione (ad eccezione di Iv).

In base alla proposta i contratti collettivi nazionali, territoriali e aziendali tra le imprese, le loro rappresentanze e le organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale, possono definire modelli organizzativi che comportino una progressiva riduzione dell'orario normale di lavoro fino a 32 ore settimanali, a parità di salario, anche con turni distribuiti su quattro giorni settimanali, che siano accompagnati da investimenti nell'ambito della formazione e della innovazione tecnologica e ambientale. A sostegno dei datori di lavoro privati che sottoscrivono questi contratti - con esclusione del settore agricolo e domestico-, per i 36 mesi successivi all'entrata in vigore della legge si prevede un esonero dal versamento dei contributi previdenziali a loro carico, proporzionale all'orario di lavoro e fino al 30%, ad esclusione dei premi e i contributi spettanti all'Inail. Per le piccole e medie imprese, l'esonero è del 50%. Per lavori usuranti e gravosi, l'esonero sale al 60%.

Come fonte di finanziamento di questa operazione viene indicato il Fondo Nuove Competenze rinominato Fondo Riduzione dell'orario di lavoro e Nuove forme di prestazione lavorativa, per il quale si prevede un incremento della dotazione di 50 milioni di euro per il 2024 e di 275 milioni per ciascuno degli anni 2025 e 2026.

«Trattandosi di un provvedimento che necessita di coperture abbiamo deciso di farlo slittare alla fine della sessione di Bilancio, tra metà e fine gennaio - ha spiegato il presidente della commissione Lavoro della Camera, Walter Rizzetto -. Il tema è importante, ho sentito decine di aziende che già si sono accordate sulla settimana corta che non può essere demandata a un fondo pubblico, ma va lasciata alla contrattazione».

Sulla stessa linea il sottosegretario al Lavoro, Claudio Durigon: «Il problema è la legge. Siamo disponibili a capire se ci sono possibilità di vedere una soluzione adeguata, ma senza far perdere potere alla contrattazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA POLITICA ECONOMICA

L'Anfia denuncia: "Siamo sconcertati, nella manovra ridotti gli stanziamenti per la riconversione verde del comparto"

"Taglio di 4,6 miliardi ai fondi per l'auto" Ma Urso: "Il governo sostiene il settore"

LA POLEMICA

CLAUDIA LUISE

L'allarme, per un settore già in forte difficoltà e che segna numeri negativi nelle vendite, arriva dall'Anfia (Associazione nazionale filiera industria automobilistica): «Gli imprenditori e le imprese sono sconcertati dalla decisione del Governo di decurtare di oltre 4,6 miliardi di euro il "fondo automotive" destinato all'adozione di misure a sostegno della riconversione della filiera». Un messaggio netto, che segna tutto lo stupore del taglio in manovra dopo invece le rassicurazioni che continuano ad arrivare dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. Ma anche dalla premier Giorgia Meloni. Entrambi - il ministro in collegamento video, la premier con una lettera - sono intervenuti ieri all'assemblea dell'Unione Industriale di Torino, la prima sotto la guida di Marco Gay.

L'automotive è il principale settore manifatturiero italiano, conta più di 270.000 addetti diretti, ha un fatturato di oltre 100 miliardi di euro ed è l'unico a cui è richiesta una trasformazione obbligatoria epocale in pochi anni. «Le aziende italiane - ricorda l'Anfia - oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale a livello nazionale, che, unita al forte calo dei volumi di mercato a livello europeo, sta mettendo seriamente a rischio la sopravvivenza di un'eccellenza italiana». Quindi, «il taglio previsto dal Disegno di Legge di Bilancio 2025 alle già scarse risorse stanziata nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in maniera clamorosa l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e che annulla questi mesi di intenso lavoro del "Tavolo Sviluppo Automotive"».

L'auspicio, per gli imprenditori, è quello «di vedere fortemente ridotto il taglio nell'iter di approvazione della manovra in Parlamento. In caso contrario, questo tragico ridimensionamento delle risorse, segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera ed il Governo». Parole a cui ribatte, appunto, Urso, per tranquillizzare gli animi: «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione. Tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». E che si legano alle promesse di



Il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, intervenuto ieri in videoconferenza all'assemblea dell'Unione Industriale di Torino

MAURIZIO BOSIO/REPORTERS

«attenzione» al mondo imprenditoriale arrivate a Torino con il messaggio del presidente del Consiglio. L'ultimo premier a intervenire all'assemblea degli industriali sabaudi era stato Matteo Renzi e il messaggio di ieri di Meloni è stato accolto con favore. «Abbiamo messo in campo una strategia molto chiara per dimostrare essenzialmente una cosa: è finito il tempo nel quale l'Italia si accontentava di rincorrere gli altri e di es-

ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE
E DEL MADE IN ITALY

ANFIA
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
FILIERA INDUSTRIA AUTO

Siamo impegnati a garantire che l'automotive abbia gli strumenti per affrontare la sfida della transizione

Le aziende oltre alle sfide del Green Deal, stanno anche affrontando una conclamata crisi industriale

biente», aveva detto alla presentazione dell'ultima trimestrale Marco Schubert, manager del gruppo. La debolezza della domanda europea, le vendite in calo del 7% al livello mondiale, la concorrenza della Cina e gli alti costi di produzione nei siti produttivi tedeschi sono tutti ingredienti della crisi. A questo si aggiunge che il management del colosso tedesco ha perso l'occasione di innovare in tecnologia quando avrebbe dovuto farlo e si è invece reso dipendente dalla Cina, concordando i due economisti Peter Boefinger e Marcel Fratzscher.

La difficoltà di Volkswagen si inquadra poi in una turbolenta economica che ha portato di recente l'Fmi ha pronosticare per la Germania la crescita più debole tra i Paesi del G7. Ma di fronte alla crisi che morde, la coalizione di governo procede in ordine sparso. «In linea di principio, il governo tedesco è in stretto contatto con Volkswagen in merito alla situazione attuale», ha detto a La Presse una portavoce del ministero dell'Economia tedesco. In realtà è la direzione politica a mancare del tutto. Nessuno dei tre partiti di governo sembra più credere alla possibilità di concordare su alcunché a 10 mesi dalle elezioni. Il timore di una crisi al buio è concreto. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

che il Green Deal porta con sé soprattutto per chi lavora nel settore dell'automotive. «Sulla transizione green abbiamo preso una decisione ma non abbiamo spiegato come metterla in pratica - ha detto - e per favore non commettiate l'errore che questo cambiamento sia a costo zero». Le categorie più colpite per questa rivoluzione, a suo dire, sono i proprietari di case, i contadini e chi lavora nel settore automobilistico. «Dobbiamo capire come fare per non lasciarci indietro - ha ribadito - e l'unico modo è che l'Unione europea lavori insieme. A meno che non vogliamo diventare una colonia degli Stati Uniti o della Cina». c.com —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Marco Gay, presidente dell'Unione Industriale: "Neutralità tecnologica per la transizione verde"

"Per l'automotive serve un Mobility Act L'esecutivo non rinunci agli investimenti"

L'INTERVISTA

GIULIANO BALESTRERI

«L'attenzione della Premier al nostro territorio ci fa piacere. E accende i riflettori su un settore in grande trasformazione come l'automotive». Marco Gay, numero uno dell'Unione Industriale, si esprime così all'assemblea e guarda preoccupato al caso Volkswagen: «Nessuno può stare tranquillo». Perché?

«Il problema che stiamo vivendo, non è solo italiano. È problema europeo. Penso che sia necessario un Mobility Act, proprio come il Chip Act, se vogliamo che l'Unione europea mantenga un ruolo centrale in un settore in rapida evoluzione. Insomma, servono scelte strategiche e il coraggio di sostenere un'industria che non è residuale, ma essenziale».



Marco Gay, Unione Industriale

Gli obiettivi Ue al 2030 sono stringenti.

«Probabilmente le previsioni europee del Fit for 55 non sono centrate. Basta guardare ai numeri. In Europa il 14% delle auto è elettrico, mentre in Italia siamo solo al 3%».

Come si cambia marcia? «Per prima cosa occorre allentare le sanzioni a carico dei produttori, perché la crisi Volkswagen è un campanello d'allarme per tutti. Dobbia-

mo ragionare in termini di neutralità tecnologica, dialogare riflettendo su tutte le soluzioni in grado di garantire sostenibilità, non solo ambientale, ma anche sociale e industriale. E Torino, in questo, può avere un ruolo straordinario per la mobilità del futuro».

Il governo, però, ha appena tagliato 4,6 miliardi al fondo automotive.

«Qui entrano in gioco due aspetti. Il debito pubblico italiano è enorme, va tenuto sotto controllo, ma non può impedire di fare scelte di politica industriale che favoriscano la produzione, creando così occupazione e benessere. Noi imprenditori abbiamo il compito di investire; alla politica, però, chiediamo visione. E quindi dobbiamo chiederle se Torino, l'Italia e l'Europa abbiamo una vocazione manifatturiera: per me la risposta è sì, quindi l'automotive diventa centrale».

Come?

«Noi sosteniamo gli obietti-

sere condannata ad essere il fanalino di coda. L'Italia ha le carte in regola per aggiungere nuovi primati a quelli che ha già» scrive. E sottolinea che «abbiamo lavorato con un obiettivo molto semplice: creare un ambiente il più favorevole possibile a chi produce ricchezza e occupazione e fare in modo che le imprese e i lavoratori si trovassero nelle condizioni di fare al meglio il proprio mestiere».

Sindacati e imprenditori ne parleranno rispettivamente il 4 e il 13 novembre, quando il governo li ha convocati per un confronto sul testo della legge di bilancio. Ma intanto i toni si accendono: i segretari nazionali di Fim, Fiom e Uilm esprimono «profonda preoccupazione e ferma contrarietà per la decisione del governo di tagliare al fondo automotive l'80% delle risorse previste» e chiedono non solo di ripristinarle, ma anche di aumentarle perché altrimenti «si ignora un intero settore».

E anche il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, conferma i timori: «La notizia della probabile chiusura di tre stabilimenti della Volkswagen ci sta dicendo quanto forse abbiamo sbagliato nelle scelte ideologiche nella partita dell'automotive. Dobbiamo rimettere al centro la neutralità tecnologica». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Risparmi per 4 miliardi. Sul tavolo anche tagli dei salari. Berlino: "Siamo in contatto con l'azienda" La leader sindacale del gruppo: "Nessun impianto è al sicuro. Svendono la capacità produttiva"

La Volkswagen in crisi chiuderà tre stabilimenti "Migliaia di esuberanti"

IL CASO

USKI AUDINO
BERLINO

Erano rimasti in pochi a conservare le speranze che l'inevitabile si sarebbe evitato, che Volkswagen uscisse indenne dalla crisi che si sta abbattendo sull'industria dell'auto tedesca. Ma quando a vacillare è la numero uno in Germania, la quasi centenaria «auto del popolo», fa comunque un certo effetto. Il più famoso marchio tedesco chiuderà per la prima volta almeno tre stabilimenti e licenzierà migliaia di occupati. È questa la notizia tanto a lungo temuta e scandita ieri da Daniela Cavallo, la presidente del Comitato aziendale del gruppo

In Germania la casa automobilistica di Wolfsburg dà lavoro a 298 mila persone

Volkswagen Ag, massima rappresentante sindacale del colosso dell'auto, davanti ai dipendenti riuniti per un'ora di sciopero nella storica sede di Wolfsburg, che impiega 298 mila persone in Germania. «Nessuno stabilimento è sicuro», ha detto a chiare lettere Cavallo perché «il consiglio di amministrazione sta pianificando il ridimensionamento di tutti gli stabilimenti in Germania». La Vw sta progettando di «svendere» la Germania come sito produttivo, ha aggiunto la rappresentante dei lavoratori, figlia di un *Gastarbeiter* calabrese che ha lavorato in Volkswagen. Domenica sera fonti vicine al Cda avevano fatto trapelare la notizia che il Ceo Oliver Blume aveva concretizzato le misure di risparmio, preannunciate un mese fa, riporta Handelsblatt. In un documento ribattezzato «la lista dei veleni» si anticipavano l'insieme delle misure di risparmio, compresa la riduzione dei posti di lavoro, per ora quantificata in un'ancora indefinito «decine di migliaia». Oltre al taglio dei posti di lavoro, la riduzione dei costi dovrebbe prevedere la cancellazione di alcuni prodotti, la contrazione delle quantità, e il taglio di intere linee di montaggio. I risparmi dovrebbero ammontare a 4 miliardi.

Di tutto ciò si parlerà domani nel confronto tra azienda e parti sociali per il primo in-

contro del round negoziale per il rinnovo dei contratti, a cui il sindacato Ig Metall si presenterà con la richiesta di un aumento del 7% in busta paga, a fronte di un taglio dei bonus collettivi e per recuperare l'erosione dello stipendio reale procurato dall'infla-

zione. Una richiesta quasi uguale e contraria alla proposta contenuta nella «lista dei veleni», che prevede un taglio generalizzato dei dieci per cento sulle retribuzioni e nessun arrotondamento per gli anni 2025 e 2026. Il conflitto sul costo del lavoro sarà il

tema che terrà banco nei prossimi mesi di contrattazione, perché è la punta di un iceberg che comincia a spuntare un po' ovunque nel Paese. «Una migliore base dei costi, in particolare in Germania, è essenziale per continuare ad avere successo in questo am-



EIMA THE INNOVATION FACTORY

A BOLOGNA, DAL 6 AL 10 NOVEMBRE 2024

ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE DI
MACCHINE PER L'AGRICOLTURA
E IL GIARDINAGGIO

ORGANIZZATO DA
FEDERUNACOMA SURL
IN COLLABORAZIONE CON
BOLOGNAPERE SPA

madeinitaly.gov.it

ITALIAN TRADE AGENCY

LA FOTOGRAFIA

Gruppo Volkswagen:
i siti produttivi

114 Opera in tutto il mondo
con 114 siti produttivi

19 Paesi in cui è attivo
in Europa

10 Tra America, Asia
e Africa

684.025
Dipendenti (2023)

322,3 miliardi €
Fatturato 2023

17,9 miliardi €
Utile 2023

**>150 Paesi
nel mondo**

Dove sono venduti
i veicoli VW

I marchi del gruppo

● Volkswagen auto

● Volkswagen veicoli
commerciali

● Audi

● Seat

● Skoda

● Lamborghini

● Porsche

● Ducati

● Scania

● Man

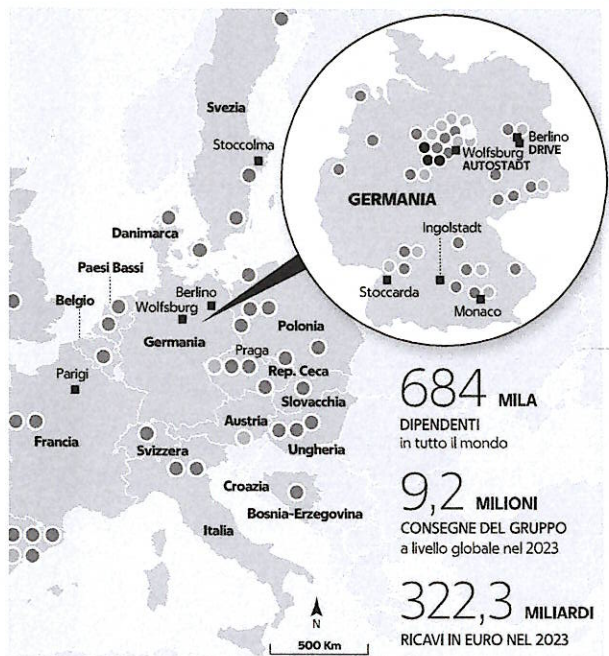
● Bentley

Fonte: Volkswagen Group **WTHU**

ENRICO LETTA

“Dobbiamo lavorare per finanziare la transizione green”

«Non possiamo dire agli operai del settore automotive «da adesso perdete il vostro lavoro» per via del Green Deal. Dobbiamo lavorare per finanziare la transizione». L'ex premier Enrico Letta, ora presidente del Jacques Delors Institute, ha parlato così ieri agli studenti dell'Università di Torino al Campus Luigi Einaudi. Nel presentare il suo report «Molto più di un mercato. Viaggio nella nuova Europa», Letta non ha nascosto le difficoltà



L'accusa dell'Anfia

Addio incentivi auto l'Italia toglie 4,6 miliardi al fondo per il settore

di **Diego Longhin**

TORINO – Il governo prosciuga, a sorpresa, il fondo automotive. Un taglio superiore all'80%, pari a 4,6 miliardi, rispetto a quello che è rimasto dei soldi, 8,7 miliardi, destinati al settore dal governo Draghi. Una sforbiata che decreta la fine degli incentivi per l'acquisto di veicoli. Non ci saranno nel 2025 e nemmeno negli anni a venire. I pochi soldi che rimangono, 1,2 miliardi fino al 2030 rispetto ai 5,8 miliardi ancora dispo-

Manovra

**Cgil, Cisl e Uil
lunedì a palazzo Chigi**

Lunedì il governo illustrerà la legge di Bilancio ai sindacati. Non sarà un confronto facile. Cgil e Uil hanno già proclamato la mobilitazione e puntano allo sciopero generale. Mercoledì 13 sono attese a palazzo Chigi le associazioni di impresa

nibili, in media 200 milioni l'anno, saranno messi per sostenere la filiera dell'auto.

Parola del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, che dopo un anno e mezzo di tavoli con l'Anfia, l'associazione che raggruppa le imprese dell'indotto, e i sindacati metalmeccanici, deve ora contenere l'ira delle imprese del comparto alle prese con una delle crisi più violente degli ultimi decenni. «Il taglio previsto alle già scarse risorse stanziato nel 2020 è un'inaccettabile fulmine a ciel sereno che contraddice in modo clamoroso l'importante attività che il governo sta svolgendo in Europa a favore del settore per migliorare la regolamentazione, e annulla mesi di intenso lavoro del Tavolo Sviluppo Automotive, che hanno portato Anfia, parti sociali e Regioni a proporre al governo un piano d'azione per supportare la filiera», dice l'Anfia guidata da Roberto Vavassori. Le diplomazie si sono messe al lavoro e l'associazione auspica «di vedere fortemente ridotto il taglio che segnerebbe una profonda frattura nella fin qui ottima collaborazione tra la filiera e il governo». E Motus-E, sigla delle imprese che si occupano della transizione, aggiunge che così «si mettono a rischio posti di lavoro e prospettive dell'Italia».

Sconcertati anche i sindacati metalmeccanici che domani saranno ricevuti in Parlamento dalle commissioni Attività Produttive: «Si ignora - spiegano i segretari Ferdinando Uliano (Fim), Michele De Palma (Fiom) e Rocco Palombella (Uilm) - un intero settore e le richieste di oltre 20 mila lavoratori che il 18 ottobre hanno partecipato allo sciopero e alla manifestazione di Roma. Il governo ha scelto di andare nella direzione opposta». E De Palma Fiom aggiunge: «Nel giorno in cui si annunciano chiusure di siti Volkswagen, che avranno effetti anche sulla nostra filiera, il governo cancella con un tratto di penna per fare cassa i soldi per l'auto, creando un danno strutturale all'industria del Paese».

Il taglio del fondo istituito dal governo Draghi, voluto dal ministro Giancarlo Giorgetti che occupava gli uffici dello Sviluppo Economico, lo stesso che oggi ha deciso di prosciugarlo, ha effetti politici. Il Pd chiede le dimissioni di Urso. «Una scelta assurda, uno schiaffo in faccia all'industria e ai lavoratori del settore e una totale delegittimazione del ministro Urso, che farebbe meglio a valutare se ha ancora senso la sua permanenza al Mimit», dicono Antonio Misiani e Annalisa Corrado della segreteria Pd. A fine giornata Urso interviene dicendo che tutti i soldi rimasti (pochi) andranno all'indotto. «Siamo impegnati a garantire che la filiera dell'automotive abbia gli strumenti necessari per affrontare la sfida della transizione - dice il ministro - tutte le risorse andranno sul fronte degli investimenti produttivi con particolare attenzione alla componentistica che è la vera forza del Made in Italy». Un modo per accontentare l'Anfia. Gli italiani che pensavano di poter contare sugli incentivi per cambiare l'auto non avranno nulla.

Con **plenitude**,
la mobilità elettrica
prende forma.

Quella di una rete di oltre 400.000 punti di ricarica utilizzabili dall'app*. Scarica l'app Plenitude On the Road e trova quello più vicino a te.

*Dati a luglio 2024. Il servizio di mobilità elettrica è fornito da Be Charge S.r.l.

on the road

plenitude

Volkswagen in crisi per la prima volta chiuse tre fabbriche "Nessuno è al sicuro"

Allarme dei sindacati. Tra le misure allo studio il taglio del 10% delle buste paga ma anche meno turni e produzioni. Scholz: "Si tutelino i lavoratori". L'azienda tace

dalla nostra corrispondente **Tonia Mastrobuoni**

BERLINO - All'uscita della stazione di Wolfsburg, c'è la statua di bronzo di un operaio italiano. Un omaggio alla più importante comunità di *Gastarbeiter* che contribuì nel dopoguerra a ricostruire la 'macchina del popolo' Volkswagen. E ieri è toccato alla figlia di uno di quegli emigranti calabresi, Daniela Cavallo, denunciare la micidiale crisi di quel marchio, epicentro di una bufera più ampia che sta travolgendo il maggiore gruppo automobilistico europeo.

Una "Autodaemmerung", un crepuscolo dell'auto, che difficilmente resterà confinato entro i gloriosi cancelli delle fabbriche simbolo dell'operosità tedesca. E sembra anche un segno dei tempi, una metonimia della più ampia crisi che sta ingolfando la maggiore economia europea. Se Vw chiudesse una fabbrica in Germania, sarebbe la prima volta nella sua storia di quasi un secolo.

Cavallo, capo del Consiglio di fabbrica, ha rivelato ieri mattina il piano dei vertici di tagliare decine di migliaia di posti di lavoro, «almeno tre stabilimenti», il dieci per cento in media alle buste paga, i bonus e le una tantum, e l'intenzione di ridurre turni e linee di produzione. Ma l'italiana ha avvertito che i vertici avrebbero intenzione di «ridimensionare tutti gli stabilimenti». Insomma: «nessuno è più al sicuro». Tutto il gruppo che riunisce Porsche, Audi e altri marchi storici è in difficoltà, ma la crisi riguarderebbe soprattutto Volkswagen. E secondo indiscrezioni, gli stabilimenti in bilico sarebbero Emden e Zwickau, ma anche fabbriche più piccole come Osnaabrueck e Dresda. Cavallo ha già annunciato battaglia: attenzione al rischio «escalation», ha ruggito da-



▲ **La protesta dei lavoratori**
I dipendenti Volkswagen davanti alla fabbrica di Zwickau, nella Germania orientale

vanti agli operai. Nei mesi scorsi, l'italiana aveva già puntato il dito contro «la mancanza di un piano complessivo», per il rilancio del gruppo, stretto tra la concorrenza cinese e l'aumento vertiginoso del costo del lavoro. Ma Arno Antlitz, direttore finanziario Vw, aveva parlato di 500 mila vetture in eccesso prodotte in Europa, e 300 mila del marchio 'core'. E aveva già minacciato la chiusura di due dei dieci stabilimenti tedeschi. A settembre, in una sorta di prodromo della catastrofe, Wolfsburg aveva decretato a fine della trentennale Jobgarantie, la tregua occupazionale: dal 2025 i licenziamenti saranno di nuovo possibili. In Germania, Vw impiega 120 mila lavoratori. Da anni anche i governi tede-

schì di ogni colore avvertono vertici Vw che stanno accumulando mostruosi e colpevoli ritardi sulle nuove tecnologie. Leggendaria fu lo sfogo dell'ex ministro dell'Economia dell'ultimo governo Merkel, Peter Altmaier, che in una riunione con i big dell'auto sbottò, «ma non riuscite a fare una macchina elettrica sexy?». Il suo successore, l'attuale vicesegretario Robert Habeck, ha criticato il management Vw per aver cominciato a produrre macchine elettriche nel comparto più lussuoso, quello delle auto da 100mila euro.

Fino a poco tempo fa, l'azienda esportava 4,3 milioni di automobili in Cina; con il rallentamento dell'economia del Dragone e la propensione sempre più diffusa dei cinesi di

comprarsi macchine elettriche prodotte in patria, il colosso tedesco ha sofferto perdite enormi. Perdite che si aggiungono a quelle registrate dopo il Covid.

Anche ieri il governo Scholz ha reagito male alle rivelazioni di Cavallo - né confermate né smentite dall'azienda, che vuole rivelare dettagli solo dopo averli negoziati con i sindacati. Un portavoce del cancelliere, Wolfgang Buechner, ha accusato apertamente i vertici «per decisioni manageriali sbagliate», e ha aggiunto che «i lavoratori non dovrebbero pagare» per quelle scelte errate. Il governo è in contatto con l'azienda, ha aggiunto. E oggi Scholz si vedrà con alcune aziende e i sindacati per parlare della recessione. Ed

è probabile che spinga Vw verso soluzioni meno drastiche: l'esecutivo è sull'orlo di una crisi, le voci di un possibile voto anticipato a marzo si fanno sempre più insistenti. E la crisi del marchio-simbolo dell'industria tedesca rischia di diventare il principale argomento della campagna elettorale. Il governo della Bassa Sassonia, peraltro, è un'azionista importante del gruppo. Dopo che Cavallo ha fatto capire che i sindacati sono già sulle barricate, il primo confronto tra azienda e sindacati è previsto per domani. L'argomento ufficiale è l'inizio del negoziato per il rinnovo del contratto. Ma è chiaro che si parlerà di urgenze più drammatiche.

Il gruppo Volkswagen

- Sito di produzione
- Centro di innovazione
- Centro di sviluppo software
- Sito delle batterie

114
FABBRICHE
in 17 Paesi europei
e in 10 Stati
di America
Asia e Africa



INFORMAGRAFICA DI GIULIANO GRANATI

L'esperto di mobilità

Bienati "Era tutto previsto ci vuole una soluzione europea"

TORINO - «La situazione di Volkswagen dimostra che la soluzione deve essere europea e non riguarda il singolo produttore. E non parlo di tornare indietro rispetto al regolamento sull'abbattimento delle emissioni di CO2 e sulla transizione del comparto verso l'elettrico. Piuttosto di rilanciarlo. Questa era una crisi annunciata». Massimiliano Bienati, capo programma trasporti di Ecco, think tank che con Bocconi ha promosso una conferenza sui rischi delle politiche a neutralità tecnologica nella transizione, spiega cosa servirebbe al settore auto.

Bienati, perché parla di crisi annunciata?
«Perché è dal 2017 che si parla della riduzione delle emissioni di CO2 ed è dal 2019 che sono stati fissati gli

obiettivi. Si sa che nel 2025 ci sarebbe stato uno scalinio importante. Non è stato un fulmine a ciel sereno. Pur solidarizzando con i lavoratori, tutta questa polemica intorno al regolamento europeo mi stupisce. I car maker hanno investito centinaia di miliardi. Il problema è che non si è lavorato per tempo sulle catene di fornitura, non si è ristrutturata la filiera, orientandola solo all'elettrico, come hanno fatto in Cina, ma con



◀ **Al vertice**
Massimiliano Bienati

piattaforme miste. Ora si è arrivati al dunque e sarà più traumatico».

Rallentare la transizione per renderla meno traumatica?
«Sarebbe un pessimo segnale ai mercati. E non si tratterebbe solo di tornare indietro, ma di perdere altro terreno nell'innovazione, oltre a ritardare la mitigazione del problema climatico. Bisogna accelerare».

Servono risorse europee?
«C'è bisogno di denaro, questo sì. Il

fondo europeo è una strada da intraprendere, ma quelli europei non dovrebbero essere soldi che servono per incentivare gli acquisti di auto, ma per innovare la catena produttiva, trasformare il settore e affrontare i problemi sociali. Misure che prenderanno forma con il Clean Industrial Deal».

Dite no agli incentivi per l'acquisto?
«Con i fondi della Ue si. Si usino le risorse nazionali. Il fatto che il governo abbia tagliato il fondo automotive aggrava la situazione in Italia. Mi chiedo come Urso potrà rilanciare la produzione nazionale, che o sarà elettrica o non ci sarà, senza quei fondi».

d.lon.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Industriali di Torino: «Investimenti e tecnologia la chiave per lo sviluppo»

Filomena Greco



TORINO

Per Torino, la provincia italiana più esposta sul fronte dell'industria automotive, la formula per lo sviluppo si basa su investimenti, innovazione e «intelligenza industriale». Con queste parole il presidente Marco Gay, eletto a luglio, apre l'assemblea dell'Unione industriali a cui hanno partecipato il vicepremier Antonio Tajani, il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin e, in collegamento, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso.

Pesa la crisi dell'auto

Il contesto è quello di un Pil che rallenta – il Centro Studi di Confindustria prevede una crescita dello 0,8% quest'anno e dello 0,9% nel 2025 dello 0,9% – e di una produzione industriale in frenata da 18 mesi di fila. Condizionata da una crisi dell'automotive che nel settore della mobilità privata ha segnato un -34%, crisi «di cui nessuno più di noi conosce la dimensione e l'impatto per imprese e famiglie» ricorda Marco Gay. Per il presidente nazionale di Confindustria Emanuele Orsini il dossier automotive pesa sull'industria italiana e mette in campo responsabilità pesanti di Bruxelles. «Guardiamo con preoccupazione ai tagli annunciati in Germania da Volkswagen, questo tipo di scelte confermano che abbiamo sbagliato con le scelte ideologiche nel settore automotive» dice Orsini che aggiunge: «Il tema è come emettere meno CO2 non quale tecnologia adottare, non si possono cambiare le tecnologie per decreto».

La sfida dunque è provare a riaprire la partita in Europa, anticipare la revisione, dal 2026 al 2025, del Regolamento che fissa al 2035 la fine dei motori endotermici e adottare un principio di neutralità tecnologica per salvaguardare, aggiunge Orsini, «le nostre competenze industriali sui motori. Il rischio, per il settore auto come per le altre filiere, ad esempio quello della ceramica, è che la decarbonizzazione porti a una

deindustrializzazione». Il ministro Urso ha ricordato l'azione che il Governo sta portando avanti in Europa e annuncia il documento che sarà presentato con il Governo ceco al prossimo Consiglio europeo sulla Competitività. «Aspettare altri due anni, o addirittura altri tre, avendo già la certezza, come ci dicono i dati, che seguendo il percorso indicato noi non giungeremo a all'appuntamento del 2035 con un'industria net zero, ma con zero industria, senza industria» sottolinea Urso.

«Proiettare Torino nel futuro non vuol dire abbandonare l'auto» insiste Marco Gay, ma rilanciare sull'investimento nella ricerca e nell'innovazione, «con una politica industriale dell'offerta concreta, seria e duratura per la transizione e l'innovazione», non basteranno i soli incentivi, aggiunge il presidente Gay. La sfida dunque per Torino è tenere insieme «l'enorme capitale di conoscenza nel settore» e «l'innovazione tecnologica in cui ancora possiamo e sappiamo dire molto». Nel messaggio indirizzato agli industriali di Torino il presidente del Consiglio Giorgia Meloni ribadisce l'attenzione alle imprese. «In questo inizio di legislatura, abbiamo lavorato con un obiettivo molto semplice: creare un ambiente il più favorevole possibile a chi produce ricchezza e occupazione e fare in modo che le imprese e i lavoratori si trovassero nelle condizioni di fare al meglio il proprio mestiere» sottolinea Meloni.

Focus investimenti

È proprio il tema degli investimenti a rappresentare il punto chiave nel confronto in atto tra il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti e la Confindustria di Orsini. «Abbiamo chiesto misure a sostegno degli investimenti - spiega Orsini - a cominciare dal meccanismo dell'Ires premiale». Orsini parla anche di potenziamento, nell'immediato, dei Contratti di sviluppo e dalla messa a terra velocemente di Industria 5.0». Quanto al Pnrr, «servirà un allungamento dei tempi, si pensi agli investimenti ad esempio sulle infrastrutture».

Competitività, energia e investimenti restano al centro dell'assise degli industriali di Torino, città dove ha preso piede concretamente il rilancio della ricerca italiana sul fronte del nucleare grazie alla società Newcleo guidata da Stefano Buono. «Qui a Torino lo sviluppo del nucleare di quarta generazione sta diventando realtà: siamo convinti che sia una strada da percorrere senza indugio» dice Gay. E dove grazie al progetto della Città dell'Aerospazio si guarda alle potenzialità di un settore in forte crescita. «Non ci sono scorciatoie e non ci sarà un sostituto del settore dell'auto» sottolinea senza giri di parole il presidente Gay che aggiunge: «lo sviluppo di Torino sarà determinato dagli investimenti decisi dai privati e facilitati dal pubblico, nei settori dove la città ha già un vantaggio competitivo, e cioè l'aerospazio, dove lo può conquistare con uno sforzo pianificabile, e parlo di robotica e Intelligenza artificiale, e dove ci sono condizioni ideali per far nascere un nuovo vantaggio competitivo, come per l'economia medica».

© RIPRODUZIONE RISERVATA