

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

LUNEDI' 20 GENNAIO 2025

Aeroporto, scende in campo la Cgil «Stagione estiva, aumenteranno i voli»

IL SINDACATO RASSICURA «EASYJET? STA SOLO RINNOVANDO LE FLOTTE» MA ILARDI INSISTE «SOLUZIONI IMMEDIATE PER IL COSTA D'AMALFI»

LO SCALO

Brigida Vicinanza

Tra richieste di soluzioni e confronto, tiene ancora banco la questione dei voli da e verso Milano Malpensa operati da EasyJet per l'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi. A scendere in campo a difesa dello scalo aeroportuale gestito da Gesac (il secondo in Campania dopo Capodichino) anche la Cgil salernitana. I sindacalisti che da tempo seguono le vicende interne allo scalo e si impegnano a livello occupazionale hanno chiesto «pazienza» dopo le polemiche delle ultime ore e la giusta preoccupazione di utenti, passeggeri e associazioni di categoria. «La compagnia EasyJet ha recentemente comunicato una temporanea riduzione dei voli per Milano dallo scalo di Salerno. In qualità di segreteria provinciale Filt Cgil Salerno, intendiamo rassicurare tutti i passeggeri, i lavoratori e le aziende riguardo a questa transizione momentanea. Siamo fermamente convinti che tale riduzione sia direttamente legata al rinnovamento e rafforzamento delle flotte delle compagnie hanno rassicurato i due segretari Gerardo Arpino e Gianluca Petrone - con l'arrivo della nuova stagione estiva e la riprogrammazione strategica, prevediamo un significativo incremento dei voli per destinazioni nazionali e internazionali dall'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Questo sarà un anno cruciale per il nostro scalo, e siamo certi che EasyJet, con l'introduzione delle nuove flotte, non solo ripristinerà ma potenzierà notevolmente i voli dallo scalo salernitano».

L'APPELLO

Meno collegamenti per Milano, secondo alcuni, potrebbe rappresentare un allarme e c'è chi chiede un confronto per fare luce e chiarezza sulla situazione. Tra questi vi è nuovamente Antonio Ilardi, presidente di Federalberghi: «Invitiamo nuovamente gli enti pubblici, la Gesac e i soci territoriali di riferimento della società di gestione, quali la Camera di commercio e il consorzio aeroporto, a rendersi parte attiva nella urgente risoluzione del problema attivando ogni forma di confronto e promozione. Occorrono soluzioni immediate ha scritto nuovamente in una nota inoltrata ieri Ilardi - a tutela e sostegno dello scalo salernitano. Non servono a nulla vaghe rassicurazioni da verificare nei prossimi mesi, allorquando potrebbe essere compromessa la stagione estiva 2025». Ma intanto dalla Cgil l'idea di infrastruttura in fase di crescita e sviluppo rimane: «Come Filt Cgil, reiteriamo il nostro impegno a sostenere i lavoratori e lo sviluppo dello scalo. Siamo certi hanno continuato Arpino e Petrone - che il miglioramento e il potenziamento delle rotte offerte renderanno l'aeroporto di Salerno una risorsa strategica fondamentale sia per mete italiane che estere. Inoltre, grazie alla nuova aerostazione e ai collegamenti infrastrutturali imminenti, come il prolungamento della metropolitana, prevediamo un rilancio definitivo del nostro scalo». Un invito a mantenere fiducia e speranza nel futuro dello scalo che si candida a registrare sempre più successi. L'impegno di EasyJet potrebbe non fermarsi ma anzi, si spera, crescere sempre di più nonostante le difficoltà tra mancanza di aeromobili e una programmazione estiva rimasta in standby: «Questo non è un segnale di disattenzione allo scalo salernitano da parte di EasyJet hanno concluso i due sindacalisti - ma piuttosto un passaggio verso maggiori possibilità di crescita e sviluppo futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aeroporto, meno voli per Malpensa ma l'estate è ancora da programmare

EASYJET RIDUCE I VIAGGI SETTIMANALI VERSO MILANO IN ATTESA DI ORGANIZZARE LA NUOVA STAGIONE



I TRASPORTI

Brigida Vicinanza

Gennaio è tempo per ricaricare le energie e per le programmazioni verso l'estate anche e soprattutto per quanto riguarda il turismo e la stagione estiva. Molto probabilmente è tempo anche per le compagnie aeree che hanno scelto di investire sull'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi (ripartito a luglio) per definire, riprogrammare, schedulare, garantire viaggi e servizi dall'infrastruttura situata tra Bellizzi e Pontecagnano e soprattutto per riflettere su mete, tratte e destinazioni. Una "spia" accesa ieri sull'assenza dei voli estivi da e per Milano Malpensa con la conseguente riduzione dei voli (nel caso di Salerno e dei mesi di luglio e agosto addirittura non risultanti dalle ricerche) che ha aperto nuovamente al dibattito sulla funzionalità dello scalo salernitano, il secondo della Campania dopo Capodichino gestito da Gesac ma che potrebbe spegnersi al freddo della stagione invernale che attende di calendarizzare e organizzare l'estate.

L'APPELLO

Ad accendere i riflettori però è stato il presidente di Federalberghi Salerno, Antonio Ilardi che ha lanciato un appello, chiedendo un incontro di programmazione con Gesac, Consorzio Aeroporto, Regione Campania e Camera di Commercio, esprimendo una serie di preoccupazioni sulla mancanza di collegamenti da Salerno verso Milano Malpensa e viceversa. «Non riusciamo a credere che a luglio e agosto 2025 non siano previsti i collegamenti»: a scriverlo è proprio Ilardi facendo notare che, al momento, non compaiono online e disponibili alle prenotazioni i voli previsti in estate verso la Lombardia ed è stata ridotta l'operatività verso Malpensa, il principale aeroporto lombardo e del Nord Ovest. Per questo il presidente dell'associazione che rappresenta gli albergatori, oltre a chiedere un confronto, ha sollecitato «un potenziamento dell'operatività dello scalo salernitano e una programmazione a lunga scadenza che consenta di sviluppare i flussi turistici». Una fase di standby quasi certamente che non dipenderà direttamente dalla società che gestisce gli aeroporti di Napoli e Salerno. La stessa Napoli Capodichino ha visto una riduzione dei voli settimanali operati dalla compagnia orange su Milano Malpensa: dal 21 giugno fino a fine agosto infatti dopo la sospensione dei voli da e per Salerno in terra partenopea si è passati da 3 voli al giorno a 2 settimanali. Ma una situazione che pare abbracci tutta l'Italia con alcune rotte EasyJet ferme anche su Linate. Una lampadina accesa già con la cancellazione del volo per Basilea da Salerno inizialmente annunciato per la summer season poi con un anticipo in primavera e una riduzione in estate e infine una cancellazione improvvisa senza alcuna spiegazione da parte della compagnia aerea. Una pausa, fisiologica, dopo il boom estivo in un'ottica di crescita e sviluppo dello scalo salernitano che continua a volare alto (a volte anche fin troppo) con una quota passeggeri che ha già superato le aspettative. Attualmente e per il mese di gennaio rimangono attive 7 destinazioni operate con voli di linea e una, quella verso Sharm El Sheikh operata da il charter di Neos. Nell'elenco di gennaio figurano infatti i voli verso Catania, Torino, Verona, la stessa Milano Malpensa, Bergamo e le europee Budapest, Bucarest e Tirana. Ancora presto, dunque, per parlare di programmazione estiva con qualcosa che sicuramente si prepara a "bollire" in pentola senza escludere sorprese per garantire sempre più servizi tra tutte le maggiori compagnie aeree e low-cost che attualmente continuano a scommettere e a puntare all-in sull'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi tra cui anche e soprattutto EasyJet tra le prime ad abbracciare con il sorriso e con l'entusiasmo il progetto Salerno con un ponte importante a definire percorsi e viaggi: la gestione Gesac per fare rete tra i due aeroporti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Costa d'Amalfi, EasyJet lavora alla flotta in primavera la svolta e le nuove rotte

CONFESERCENTI SMUSSA LE POLEMICHE E APRE AL PRESSING INTERISTITUZIONALE PER POTENZIARE I COLLEGAMENTI



LA MOBILITÀ

Brigida Vicinanza

I fari sono accesi sull'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi: questa volta però a farlo in maniera positiva ci ha pensato la Confesercenti Salerno che ha provato a scacciare via ed allontanare le polemiche, mostrando una fotografia di speranza per le sorti dello scalo salernitano dopo le notizie apparse in queste ultime ore su possibili ed in alcuni casi reali diminuzioni dei voli da e per Milano Malpensa da parte di EasyJet che hanno generato perplessità nel settore economico e sociale cittadino e provinciale salernitano. Si attende una programmazione estiva da parte delle compagnie aeree che hanno investito sullo scalo aeroportuale gestito da Gesac e situato tra Bellizzi e Pontecagnano: la summer season infatti - come da prassi - viene definita soltanto nei mesi di febbraio e marzo. Dunque, tempi tecnici molto probabilmente alla base della non possibilità di prenotare viaggi da e per Milano Malpensa e programmare l'estate per l'aeroporto di Salerno ma forse alla base dei motivi anche una mancanza di vettori della stessa compagnia orange che attende di aumentare proprio il suo parco di aeromobili con un allarme che la stessa società aveva lanciato in tempi non sospetti. Un problema, dunque, che riguarderebbe così non solo Salerno e la Campania ma gran parte dell'Italia e anche l'Europa. A chiedere pazienza in questo periodo e a spegnere le polemiche è stata la Confesercenti Salerno: «Si grida allo scandalo, quando poi il trend dei numeri da luglio è ampiamente positivo, anzi, al di sopra di ogni più rosea previsione. Ci sono tanti collegamenti aeroportuali per Salerno con altri vettori. I lavori di adeguamento della pista e delle infrastrutture in generale stanno continuando in maniera insistente, anche per la potenziale interconnessione della stessa con la metropolitana e le stazioni ferroviarie così come richiesto a gran voce da Assoturismo Confesercenti per rendere lo scalo aeroportuale accessibile e confortevole da ogni angolo della nostra provincia e raggiungibile in maniera sicura e confortevole. Dallo scorso luglio oltre 180 mila passeggeri hanno transitato dall'aeroporto, e le proiezioni per il 2025 indicano un trend in crescita che sfiorerà i cinquecentomila

passaggeri, numeri importanti e determinanti per il contesto economico e sociale provinciale e per il suo indotto turistico e commerciale - ha dichiarato in una nota il presidente di Confesercenti provinciale Salerno, Raffaele Esposito - bisogna contestualizzare il dato, analizzarlo e capirne le vere motivazioni industriali. Sappiamo che il mercato interno da e per Salerno è fortemente limitato dalla concorrenza su rotaia delle tratte ad alta velocità che collegano in maniera importante Salerno a Milano ed alle principali città d'arte italiane. Questa potrebbe rappresentare una delle possibili criticità all'azione del vettore in questione che ha ridimensionato le rotte su Salerno oltre al discorso relativo alla carenza di aerei, come dichiarato dalla stessa compagnia. Per il settore turistico salernitano sarà fondamentale porre in essere una seria progettualità di promozione attraverso una strategia inclusiva di area vasta per facilitare i flussi dall'estero verso Salerno». Un impegno che richiede sinergia, coordinazione e soprattutto collaborazione in un'ottica di sviluppo per il settore e per il territorio: «Noi di Confesercenti - ha concluso il presidente Esposito - stiamo lavorando in maniera costante sul fronte della pressione istituzionale costruttiva per vedere realizzato nel più breve tempo possibile questo piano strategico inclusivo, partecipativo e che valorizzi tutta la nostra provincia salernitana, indirizzato soprattutto alla promozione sui mercati esteri fondamentali per la nostra economia e per le nostre imprese. Siamo fiduciosi e siamo convinti che a breve, anche in previsione della prossima Borsa Italiana del Turismo di Milano, ci saranno grandi ed importanti novità in questo senso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crolla l'esercito dei Neet grazie ai professionali lavora un diplomato su 3

CON IL CORSO DI STUDI QUADRIENNALE PIÙ ALTRI DUE ANNI DI FORMAZIONE PIÙ RACCORDO SCUOLA-IMPRESA

Gianluca Sollazzo

Più occupati che dispersi senza lavoro. Da luglio scorso ha trovato lavoro il 31% dei neo maturati negli istituti professionali nostrani. Negli istituti tecnologici il 28% ha trovato occupazione stabile. Crolla l'esercito dei Neet, composto dai giovani che rifiutano qualsiasi forma di educazione, di inserimento sociale e di lavoro. Nel Salernitano, il trend dei giovani che non studiano e non lavorano ha subito un drastico calo. Nel 2020 nella nostra provincia il 32,2% dei giovani tra i 19 anni e i 25 anni, aveva smesso di lavorare e studiare: una generazione scivolata in una spirale di marginalità e motivazione. In quattro anni e mezzo la situazione si ribalta. Il sistema scolastico ha cominciato finalmente a sfornare forza lavoro con competenze spendibili nelle aziende. L'ingranaggio ha finalmente cominciato a funzionare.

I DATI

A dirlo i dati incrociati Eduscopio 2024 e Istat. Tra Salerno e provincia sono gli istituti professionali indirizzo Servizi a dare le performance migliori: gli occupati sono saliti al 31%, mentre il 7% lavora almeno con un contratto semestrale; i Neet rappresentano il 26% dei diplomati. Il dato emerge dal trend dei diplomati di 10 istituti professionali d'eccellenza come il Domenico Rea di Nocera Inferiore (175 diplomati), il Pittoni di Pagani con 135 diplomati (oggi accorpato col Rea), il Comite di Maiori (43 diplomati), il Giovanni XXIII di Salerno (15 diplomati), il Virtuoso di Salerno (203 diplomati), il Profagri di Salerno (103 diplomati), il Santa Caterina di Salerno (63 diplomati), il Filangieri del Della Corte Vanvitelli di Cava dei Tirreni (86 diplomati), il Trani di Salerno (66 diplomati), il Cuomo Milone di Nocera Inferiore (56 diplomati). Ai professionali indirizzo servizi gli occupati sono ben 292 (hanno un posto stabile in aziende), 66 gli occupati con contratto semestrale. Ai professionali industria e artigianato sono 2 gli istituti presi in analisi: il Cuomo Milone di Nocera Inferiore (con 55 diplomati) e il Trani di Salerno (con 30 diplomati), in cui sono 29 gli studenti occupati stabilmente, 23 i diplomati con lavoro semestrale. Agli istituti tecnologici ben 166 i ragazzi che hanno trovato lavoro stabilmente, 119 gli occupati a tempo. Ai tecnici tecnologici sono presi in esame i dati del Galilei di Salerno (99 diplomati), il Marconi di Nocera Inferiore (102 diplomati), il Vanvitelli di Cava dei Tirreni (75 diplomati), il Focaccia di Salerno (187 diplomati), il Giovanni XXIII di Salerno (con 71 diplomati), il superiore di Baronissi (con 43 diplomati).

LA SVOLTA

A trainare la volata delle occupazioni post diploma e a infliggere un duro colpo al trend dei Neet ci penserà dal 2025 un'altra novità: il diploma tecnico-professionale quadriennale con annessi due anni di alta formazione per tracciare un futuro di occasioni sul lavoro. La nuova formula degli istituti tecnici, ovvero i 4 anni di studio più 2 di formazione negli Its Academy, proverà anche a frenare la fuga dei giovani cervelli. E la proposta del Ministero dell'Istruzione e del Merito per formare nuove professionalità nella filiera tecnologica-professionale ha trovato da mesi terreno fertile nel salernitano. Obiettivo: ridurre gli anni dell'istituto tecnico o professionale da cinque a quattro e contemporaneamente permettere agli studenti dopo il diploma di accedere a un Istituto Tecnico Superiore con una percentuale occupazionale dopo il titolo del 90%. Un modello che punta a un maggior raccordo tra scuola e mondo dell'impresa. Il percorso di 4 anni, sul modello di altri Paesi europei come Germania, Svezia, Svizzera e Austria, è stato pensato per garantire una solida preparazione nelle materie di base e una maggiore preparazione in quelle specialistiche, utilizzando una grande flessibilità didattica. Il Convitto nazionale Tasso, tra i più antichi della provincia, è stato autorizzato dal Ministero a partecipare al piano di sperimentazione per l'istituzione di una filiera formativa integrata nell'ambito tecnologico-professionale. Il Convitto nazionale di Salerno e la sede annessa Trani hanno avviato da quest'anno il percorso professionale quadriennale per gli indirizzi Servizi Culturali e dello Spettacolo e Industria e artigianato per il Made in Italy (Moda). Questa iniziativa rappresenta un significativo passo avanti nell'offerta

formativa dell'istituto, mirata a soddisfare le esigenze del mercato del lavoro e a promuovere l'eccellenza nella formazione professionale. «L'avvio di questi percorsi professionali al Convitto di Salerno dichiara il rettore del Convitto, Claudio Naddeo - è un segnale chiaro dell'impegno dell'istituto nel mantenersi all'avanguardia nell'offerta formativa e nel rispondere alle sfide del mercato del lavoro contemporaneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Treni, due mesi di disagi per i pendolari del Cilento «Lavori programmati»

**VALLO DELLA LUCANIA ULTIMA FERMATA PER ALCUNE
CORSE BUS SOSTITUTIVI CON TEMPI PIÙ LUNGI DI
PERCORRENZA**



Petronilla Carillo

Inizia un altro periodo di disagi per i viaggiatori dei treni regionali della linea Napoli-Sapri-Cosenza a causa di lavori di manutenzione straordinaria di tipo infrastrutturale per l'armamento dei binari nella tratta tra Diamante e Capo Bonifati. Lavori che, fanno sapere da Trenitalia, erano programmati ma che coincidono, drammaticamente, con altre situazioni di emergenza che stanno vivendo i passeggeri, legate dal maltempo, come accaduto lunedì scorso quando la circolazione ferroviaria si è fermata a Salerno per problemi sulla rete cosentina, e alla decisione dei sindacati Sgb, Cub e Usb di sospendere la circolazione ferroviaria dalle 21 del prossimo 24 gennaio alle 21 del 25 gennaio. Lavori, che inizieranno lunedì ed andranno avanti per due mesi, di fatto penalizzeranno il Cilento e i tanti pendolari che ogni giorno percorrono la tratta da Napoli a Sapri. Quattro le linee diurne che subiranno variazioni di orario e percorso, due quelle pomeridiane. L'avvio dei lavori è previsto dunque per lunedì 20 gennaio per concludersi venerdì 21 marzo.

Sei treni del Regionale subiranno limitazioni o variazioni d'orario: Trenitalia ha però previsto corse con bus avvisando, però, che i tempi di percorrenza potrebbero aumentare in relazione al traffico stradale e i posti disponibili potrebbero essere inferiori rispetto al normale servizio offerto, ma rassicurando gli utenti che non sono previsti stop alla circolazione. Sui bus, organizzati ai punti di fermata, non è ammesso il trasporto bici e non è ammesso il trasporto di animali ad eccezione dei cani guida.

LE MODIFICHE

Questi i treni che subiranno variazioni a partire dal 20 gennaio. Si tratta del Regionale 5339 in partenza da Salerno e diretto a Paola delle 5.51 le variazioni di orario riguarderanno le fermate di Praia a Mare, Scalea, Marcellina, Diamante, Belvedere e Capo Bonifati. Il 5345 con partenza Napoli Centrale e diretto a Paola, delle 6.50, subirà modifiche degli orari di arrivo nelle sole stazioni di Praia e Diamante; il 5211 sempre in partenza da Napoli ma diretto a Sapri delle 7.35 dal 20 gennaio al 16 marzo, dal lunedì al venerdì, terminerà la sua corsa a Vallo della Lucania, previsti bus alternativi in orari differenti da Vallo della Lucania per Sapri, Ascea, Pisciotta, Centola, Celle di Bugherie, Torre Orsaia, Policastro e Sapri. Il Regionale 5203 in partenza da Salerno e diretto a Sapri delle 17.12 sempre dal 20 gennaio al 16 marzo, da lunedì a venerdì, fermerà la corsa a Pisciotta Palinuro con punti di fermata bus per Vallo della Lucania, Sapri, Pisciotta, Centola, Celle di Bulgherie, Torre Orsaia, Policastro. Da Cosenza a Sapri, il regionale delle 8.58 dal 25 gennaio al primo marzo modificherà gli orari alle stazioni di Maratea, Acquafredda, Sapri, Policastro, Centola, Pisciotta, Ascea, Vallo di Lucania, Omignano; il 5586 in partenza da Sapri e diretto Napoli delle 18.42, sempre dal 20 gennaio al 16 marzo, partirà invece da Pisciotta Palinuro con punti fermata bus a Sapri, Vallo della Lucania, Sapri, Politicastro e Pisciotta.

LO SCIOPERO

Per quanto riguarda invece lo sciopero di 24 ore in programma il 25 e il 26 le motivazioni dei sindacati minori sono di contrasto alle politiche aziendali, che hanno avviato «un percorso al ribasso delle condizioni di lavoro» nel comparto infrastrutture. I disagi interesseranno i servizi Trenitalia, Italo e Trenord, con ritardi e cancellazioni su numerose tratte. Trenitalia assicura servizi minimi, per cui è necessario consultare il sito di Trenitalia o i portali ufficiali delle aziende ferroviarie. I treni che iniziano il viaggio prima dell'agitazione e possono arrivare a destinazione entro un'ora dall'inizio dello sciopero completeranno il loro percorso. Trascorso questo periodo, potranno fermarsi in stazioni intermedie. Per i treni regionali invece, Trenitalia garantisce servizi essenziali nelle fasce orarie di maggiore frequentazione: 6-9 e 18-21.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

San Marzano “fuorilegge”, c’è la condanna

Sei mesi al coltivatore che ha impiantato 4mila piante di varietà “Sir Elyan” senza pagare le royalties

SAN VALENTINO T.

SAN VALENTINO TORIO

Aveva impiantato 4mila piante di una varietà di San Marzano, violando le norme di protezione della proprietà industriale, 45enne di San Valentino Torio condannato a sei mesi di reclusione e 1.000 euro di multa.

È quanto ha patteggiato, il 10 dicembre scorso, davanti al Tribunale di Nocera Inferiore un coltivatore valentino scoperto nel giugno 2023 dai carabinieri del comando tutela agroalimentare di Salerno mentre era in corso l’illecita coltivazione con 4mila piante di pomodoro San Marzano della varietà Sir Elyan senza aver pagato le royalties o essere stato autorizzata dalla ditta che ha brevettato la varietà. Avendo avviato quindi la coltivazione con piante che risultavano in buona parte illecitamente riprodotte, in totale elusione del pagamento di royalties in favore del costituente (per citare la varietà o l’ottenitore serve il loro consentimento), l’imputato si è reso responsabile della violazione dell’articolo 517 ter del codice penale (Fabbricazione e commercio di beni realizzati usurpando titoli di proprietà industriale).

I militari dell’Arma erano stati attivati da una segnalazione dall’Aib, Anti-Infringement Bureau for Intellectual Property Rights on Plant Material di Bruxelles, proseguendo la collaborazione con le autorità preposte alla prevenzione e repressione delle condotte di violazione delle privative vegetali.

Una storica sentenza per le piante di pomodoro tipo San Marzano. La coltivazione scoperta dai carabinieri era estesa su un’area di diverse centinaia di metri quadrati. L’Aib era stata avvertita con una lettera anonima di questa coltivazione. Una segnalazione considerata altamente affidabile dalla squadra investigativa dell’organizzazione. Nella lettera veniva segnalata una coltivazione illecita sotto serra. Per questo l’amministratore delegato dell’Ente,

Ignacio Giacchi, aveva proposto un esposto-querela alla Procura della Repubblica di Nocera Inferiore perché i fatti fossero verificati.

(sdn)

riproduzione riservata



Condannato a sei mesi un coltivatore di San Valentino Torio

[© la Citta di Salerno 2025](#)

[Powered by TECNAVIA](#)

Il condominio “batte” la metropolitana

Rfi ordina l'occupazione per 3 anni di un piazzale a servizio di aziende e officine, il Tar cancella la decisione: «Garantire le attività»

GIUSTIZIA & LAVORI

Rfi e le ditte che stanno eseguendo i lavori per il prolungamento della metropolitana di Salerno fino all'aeroporto, adesso, dovranno rivedere i loro piani. Nella miriade di espropri - definitivi o temporanei - per consentire la maxi-opera strategica per il collegamento con lo scalo, infatti, finora il Tar Salerno (e gli altri giudici “tirati in ballo”) avevano rigettato ogni ricorso, evidenziando - a più riprese - proprio la pubblica utilità di quest'intervento. Adesso, però, i giudici della seconda sezione del tribunale amministrativo di largo San Tommaso (presidente **Gaetana Marena**) cambiano la scena: dopo l'udienza dello scorso 15 gennaio, infatti, è stato accolto il ricorso presentato dal condominio ai civici 20/22 di via Amato, nel cuore della zona industriale, rappresentato dall'avvocato

Giuseppe Donniacuo, “cancellando” così l'occupazione temporanea (non preordinata all'esproprio) di tre anni di un'area a servizio del complesso edilizio prevista con un'ordinanza di Rfi dello scorso settembre.

La querelle e la decisione. Nel progetto, infatti, il piazzale a servizio del condominio - in base a quanto emerso nella documentazione acquisita dai ricorrenti - doveva essere interessato non solo dagli interventi di allargamento del tracciato ferroviario per il passaggio del binario dedicato alla metro, ma anche - in parte - per consentire altre operazioni propedeutiche al cantiere, come il possibile deposito di mezzi. Nel ricorso, dunque, è stata evidenziata la violazione del principio di proporzionalità, in quanto l'occupazione provvisoria è stata disposta per un tempo superiore rispetto all'effettivo bisogno e l'illegittimità della delega a un terzo (il Consorzio Eteria che si è aggiudicato l'appalto) del potere espropriativo. Una tesi che il Tar Salerno ha fatto sua, evidenziando la fondatezza del ricorso che, quindi, deve trovare accoglimento. I giudici, infatti, nel dispositivo evidenziano che «l'autorità espropriante può disporre l'occupazione temporanee di aree non soggette al procedimento espropriativo se ciò risulti necessario per la corretta esecuzione dei lavori previsti. La “temporaneità” dell'occupazione è connessa con i caratteri della strumentalità e dell'accessorietà». Alla luce di questi principi, nel caso in cui l'occupazione

e a prescindere dal tempo di concreto utilizzo, non solo non si appalesa idonea a recare un beneficio all'interesse pubblico ma, anzi, si rivela, in concreto, lesiva del predicato canone di proporzionalità in ragione dell'ingiustificata proiezione temporale del sacrificio imposto ai privati. Vi è più che la presenza in loco di attività direttamente esercitate nei locali interrati nonché di autorimesse e di depositi, indispensabili per l'esercizio delle attività insediate nel fabbricato, avrebbe dovuto suggerire una più attenta valutazione circa la percorribilità di strade alternative». Alla luce di queste considerazioni, dunque, i giudici della seconda sezione del Tar Salerno hanno accolto il ricorso del condominio, intimando Rfi a rideterminare le proprie decisioni - e, dunque, gli spazi in cui agire per il cantiere - per garantire gli interessi delle imprese presenti nel complesso.

«Massima disponibilità con Rfi». La decisione, però, non chiude le porte del condominio in faccia all'opera. Anzi. «La nostra posizione resta molto collaborativa perché noi abbiamo l'interesse che il prolungamento della metropolitana venga realizzato ma nel modo meno invasivo dei privati», sottolinea dopo l'avvocato Donniacuo dopo la pubblicazione della sentenza. «Ci rendiamo conto che quest'intervento è necessario ma deve essere meno invasivo possibile: siamo certi che Rete ferroviaria italiana, adesso, ci darà le garanzie necessarie». Le prime lavorazioni, intanto, sono già cominciate dal lato prossimo all'attuale capolinea della stazione Arechi: Rfi ha preso possesso di gran parte degli spazi ma, nel caso in cui non impugnerà la sentenza al Consiglio di Stato, dovrà rivedere i piani una volta che il cantiere giungerà in via Amato.

(al.mo.)

riproduzione riservata

temporanea coinvolga anche soggetti terzi - proprio come in questo caso - «è doverosa - si legge nella sentenza - un'adeguata ponderazione delle contrapposte esigenze, al fine di trovare la soluzione che comporti il minor sacrificio possibile». Ma le esigenze del condominio e delle attività del complesso della zona industriale, sottolinea il Tar, non sono state tenute in considerazione: «La scelta di vincolare indistintamente tutti i lotti, tutti per l'intero frangente di tre anni



Il condominio che ha vinto il ricorso al Tar; a destra, l'area di cantiere



Differenziata, è guerra ai “sacchi neri”

Salerno Pulita non ritirerà più le buste, via a una nuova raffica di controlli: «Soltanto così miglioreremo il servizio»

RIFIUTI & IRREGOLARITÀ

Le ritrovate buone performance e il ritorno a percentuali da primato nazionale raggiunte con la raccolta differenziata non sono una rendita di posizione che i salernitani devono dare ormai per acquisita. Anzi, la partecipata del Comune punta a migliorare ancor di più le percentuali di raccolta e a migliorare la qualità della differenziata serrando nuovamente i ranghi con controlli mirati e senza pietà alcuna per i trasgressori. A partire da chi continua ancora a utilizzare i sacchi neri per il non differenziabile o, peggio ancora, per altri materiali come l'organico. Il senso fondamentale è che nei sacchi neri gli operatori non possono avere cognizione del fatto che i conferimenti siano stati corretti. In particolare, dopo un venerdì di raccolta del non differenziabile, Salerno Pulita ha fatto sapere di aver chiesto alla polizia municipale di supportare un'ulteriore, massiccia e intensa attività di controllo sugli errati conferimenti dei rifiuti che riguarderà, in modo particolare, via Luigi Guercio e le traverse limitrofe. Un intervento sancito all'indomani dell'ennesimo venerdì in cui l'arteria si è svegliata invasa dai rifiuti tra i quali continuano a comparire sacchi neri e materiale di qualsiasi tipo. «Il 74% di raccolta differenziata che ci posiziona al 24esimo posto tra i comuni capoluogo italiani e al primo tra quelli campani è un dato che segna un punto di partenza, non certo di arrivo, perché noi vogliamo fare ancora meglio. Ed è questo il messaggio che vogliamo dare ai cittadini: Salerno Pulita non arretra di un passo e non molla », spiega l'amministratore unico, **Vincenzo Bennet**.

Ogni lunedì, il numero uno della società in house riceve un report dettagliato sull'andamento delle percentuali di raccolta per ciascuna giornata ed è tra questi numeri che ha colto una spia da non sottovalutare. «Mi sono reso conto - chiarisce Bennet - che emergono primi, anche se timidi, segnali di rilassatezza. Quindi interveniamo subito perché posticipare significa avere necessità di maggior tempo per sistemare le

criticità. Scriveremo anche alle associazioni di categoria e agli amministratori di condominio, invitandoli a dotarsi anche degli appositi contenitori che non sempre sono presenti e dalla prossima settimana i nostri operatori non ritireranno più i rifiuti conferiti nei sacchi neri». Tradotto: linea dura sempre o si rischia di precipitare nuovamente ai fondi delle classifiche nazionali, oltre che dover spendere sempre di più di Tari.

Intanto, il comandante della municipale, **Rosario Battipaglia**, è stato già allertato ed è pronto a schierare i suoi uomini al fianco degli operatori della società ma anche i salernitani, come sempre, sono chiamati a fare la loro parte. «Una maggiore attenzione alla differenziata, evitando di gettare di tutto nel non differenziabile come purtroppo ancora avviene, è la prima difesa contro chi fruga tra i rifiuti, rompe i sacchetti e lascia in strada il degrado più assoluto alla ricerca di materiali da rivendere. Se queste persone non trovano che cosa prendere, dai pezzi delle aspirapolveri all'abbigliamento, non torneranno di certo. Tra l'altro, i cittadini hanno tutti gli strumenti per conferire questi materiali, dalle isole ecologiche a quelle mobili, alla possibilità di prenotare il ritiro di Racc e ingombranti », conclude Bennet.

Elconora Tedesco

riproduzione riservata



I sacchi neri per i rifiuti finiti nel mirino di Salerno Pulita

Riconversione green di due depuratori

Le strutture verranno trasformate in “fabbriche verdi” grazie a un finanziamento Pnrr di 18 milioni di euro

NOCERA SUP./SCAFATI » LA SVOLTA

NOCERA SUPERIORE/ SCAFATI

I depuratori di Nocera Superiore e Scafati diventano “fabbriche verdi”. È l’obiettivo che intendono raggiungere GORI ed Ente idrico campano attraverso un finanziamento PNRR che sfiora i 18 milioni di euro complessivi. Gli interventi vedono l’EIC soggetto attuatore e GORI soggetto attuatore delegato. La somma maggiore è ad appannaggio dell’impianto nocerino, ovvero 9.837.000 di euro, 8 milioni circa, invece, andranno a Scafati.

Una riconversione green, dunque, per le infrastrutture che stanno contribuendo alla depurazione delle acque nere provenienti dagli scarichi civili e industriali dell’Agro nocerino sarnese per arrivare ad una bonifica del bacino del fiume Sarno. Il programma di rinascita verde intende puntare su una maggiore sostenibilità dei due impianti. Da un lato si cercherà di ridurre del 60% i fanghi smaltiti, dall’altro produrre circa 1.300.000 metri cubi annui di biogas da convertire in energia elettrica.

Complessivamente, la rivoluzione green dovrebbe consentire di ridurre le emissioni di circa 10.000 tonnellate di CO₂ equivalenti all’anno. Il progetto per Nocera Superiore si è classificato al primo posto nella graduatoria del bando PNRR “Economia Circolare” del Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica. L’intervento prevede, tra le altre cose, la valorizzazione energetica dei fanghi con produzione di biogas/biometano e la generazione di energia da fonti rinnovabili, «contribuendo ad una gestione sempre più attenta e sostenibile delle risorse ambientali», si legge in una nota GORI/EIC.

Solo Nocera Superiore consentirà di impattare sulla produzione di fanghi con un meno 40% e ridurre le emissioni di CO₂ equivalente/ anno di oltre 3.000 tonnellate. A fine 2024 è avvenuta la firma del verbale di consegna cantiere da parte del direttore dei lavori, **Roberto De Rosa**, del responsabile del procedimento, **Francesco Colella**, e del rappresentante legale della ditta appaltatrice COGEI.

Anche il progetto per il depuratore di Scafati è finanziato dal MASE. L’intervento prevede la realizzazione di una piattaforma centralizzata di trattamento e valorizzazione

per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili.

Anche in questo caso il verbale di consegna è stato sottoscritto lo scorso dicembre, a siglarlo il direttore dei lavori,

Mauro Pasquariello,

il responsabile del procedimento, **Francesco Colella**, e il rappresentante legale del raggruppamento temporaneo di imprese composto da: R.D.R. S.p.A., G.T.A. S.r.l., I.CO.NA. SOC. COOP. e GEMIS S.r.l.

«Queste importanti trasformazioni – affermano da GORI ed EIC – si inseriscono perfettamente nell’ambito degli obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDG) dell’Agenda 2030 delle Nazioni Unite, in particolare per quanto riguarda SDG 6 “Acqua pulita e servizi igienico- sanitari”, SDG 7 “Energia pulita e accessibile” e SDG 13 “Lotta contro il cambiamento climatico”».

Le due “fabbriche verdi” consentiranno anche di ottimizzare le attività dei due depuratori, integrandoli ulteriormente nei rispettivi territori.

Salvatore D’Angelo

riproduzione riservata



Il depuratore di Nocera Superiore

dei fanghi sia autoprodotti che esterni, con il potenziamento della digestione anaerobica e la massimizzazione della produzione di biogas, oltre alla realizzazione di un parco fotovoltaico



L'impianto di depurazione di Scafati

© [la Citta di Salerno 2025](#)

Powered by [TECNAVIA](#)

Sabato, 18.01.2025 Pag. .05

© la Citta di Salerno 2025

Fermate eliminate, pendolari infuriati

Buccino, l'Anas cancella la sosta dei bus fino ad Auletta per l'assenza dei marciapiedi: «Intervengano i sindaci»

BUCCINO

Mancano i marciapiedi per mettere in sicurezza le soste dei bus Sita. Per questo motivo l'Anas cancella le fermate del trasporto pubblico sulla strada statale 19 ter. È quanto accaduto da qualche giorno, nei comuni di Buccino e Auletta dove decine di studenti, lavoratori e pensionati pendolari diretti nei paesi della Valle del Sele, nel Tanagro, nel Vallo di Diano e a Salerno, sono rimasti a piedi a causa di un provvedimento di cancellazione delle fermate dei bus del trasporto pubblico locale Sita Sud nel tratto compreso tra la frazione di Buccino Scalo, nel comune di Buccino, e la frazione di località Mattina di Auletta, quest'ultima nel comune di Auletta.

Un provvedimento necessario per la tutela della sicurezza e dell'incolumità pubblica, quello adottato dalla società Anas, Ente gestore della strada statale 19 ter, che insieme con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, ha ritenuto necessario, interrompere tutte le fermate del trasporto pubblico locale, nel tratto di 5 chilometri di strada della ss19ter, tra Buccino Scalo e Mattina di Auletta. Una scelta foriera però di copiosi disagi per chi fa uso dei mezzi pubblici per lavoro, studio o per raggiungere parenti e amici.

Alla base della decisione, l'assenza delle piazzole di fermata con annesso marciapiede o isola rialzata opportunamente attrezzate per la sosta degli autobus con salite e discesa dei passeggeri. Assenza di sicurezza quindi, che ha spinto la società Anas ad informare i Comuni e la società titolare della tratta di trasporto pubblico locale, l'azienda Sita Sud, circa la sospensione delle fermate e a rimuovere le paline, lasciando così a piedi di studenti, lavoratori e pensionati pendolari provenienti dai comuni di Auletta, Buccino, Caggiano e Salvitelle.

Pendolari che, hanno subito non pochi disagi in una delle aree interne dove i mezzi pubblici sono molto utilizzati per gli spostamenti da e per la

città di Salerno. Intanto però, Sita Sud non ha fatto mancare la comunicazione ufficiale giunta agli utenti del servizio pubblico con la quale spiega i motivi della sospensione delle fermate: «L'assenza sulla Statale 19 delle piazzole di fermata completate da marciapiede o isola rialzata e opportunamente attrezzate per la sosta dei passeggeri- scrive l'azienda in una nota- non garantiscono la fermata dei bus in sicurezza senza arrecare intralcio o pericolo per la circolazione. I lavori necessari alla regolamentazione degli spazi della fermata – chiarisce Sita Sud- non competono alle aziende di trasporto e l'azienda Sita Sud è tenuta ad attenersi a quanto disposto da Anas Gruppo Fs Italiane».

Intanto però, resta il disagio per gli utenti che per fruire dei mezzi pubblici devono raggiungere altre fermate molto più distanti e non agevoli, ma gli stessi viaggiatori auspicano un celere intervento dei due Comuni al fine di realizzare aree ad hoc per la sosta dei bus lungo il tratto di strada della Statale 19ter ed il relativo ripristino delle fermate. A quanto pare, altra soluzione non c'è. Giuridicamente spetta ai due comuni intervenire. I pendolari sperano che il tutto accada in tempi brevi. Inizio del 2025 da incubo per chi viaggia con i mezzi pubblici tra Buccino e Auletta.

Mariateresa Conte

riproduzione riservata



Gli autobus della Sita non faranno fermate da Buccino ad Auletta

Concessioni al porto, proroghe illegittime

Sapri, i giudici del Tar annullano la delibera del Comune dopo il ricorso dell'Autorità Garante della Concorrenza

SAPRI

La sentenza emessa sul ricorso numero 971 del 2024 ha sollevato questioni fondamentali riguardanti l'interpretazione e l'applicazione della normativa Europea in materia di concessioni demaniali marittime in Italia. Proposto dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, il ricorso ha messo in evidenza la delibera della Giunta del Comune di Sapri, adottata il 28 dicembre 2023, che prorogava le concessioni turistico-ricreative nel porto di Sapri fino al 31 dicembre 2024 senza l'indizione di gare pubbliche.

Il fulcro della questione risiedeva nella legittimità di tale proroga alla luce degli obblighi imposti dal diritto dell'Unione Europea, in particolare dagli articoli 49 e 56 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE) e dalla Direttiva Servizi 2006/123/CE. L'Autorità ha sostenuto che la proroga automatica delle concessioni è in contrasto con il principio di concorrenza e la libertà di stabilimento, costituendo un ostacolo all'apertura del mercato e alla trasparenza nelle procedure di assegnazione.

Uno degli aspetti chiave su cui si è basata la decisione è stata la violazione dell'articolo 12 della Direttiva Servizi, il quale richiede che le concessioni vengano assegnate attraverso gare pubbliche. La giurisprudenza della Corte di Giustizia europea ha chiarito in più occasioni che la rinuncia a procedere con procedure competitive svincola i diritti e le opportunità per gli operatori economici e non consente di preservare il livello di concorrenza necessario per un mercato equo.

L'inesistenza di una legge nazionale che riformasse il settore delle concessioni non giustifica meccanismi di proroga che aggirano la necessità di procedure competitive. La corte ha sottolineato che l'assenza di normativa nazionale adeguata non impedisce all'amministrazione comunale di applicare il diritto europeo e di procedere con le gare richieste.

La sentenza ha accolto il ricorso dell'Autorità Garante, annullando la delibera del Comune di Sapri e ordinando l'avvio delle procedure di gara per le concessioni demaniali marittime. Inoltre, ha stabilito che le spese processuali venissero compensate, manifestando un approccio equilibrato verso le parti coinvolte. Questa decisione rappresenta un passo significativo verso la conformità delle normative locali alle disposizioni europee, evidenziando l'importanza di garantire concorrenza e trasparenza.

riproduzione riservata



Il porto di Sapri al centro delle polemiche per la proroga delle concessioni bocciata dal Tar

De Rosa: «L'Europa così non funziona»

Secondo il Cavaliere e Ceo del Gruppo Smet «bisogna intervenire per modificare il corso degli eventi»

SVILUPPO » L'INTERVISTA

Cavaliere De Rosa, nel 2008, l'Europa era in testa. Cosa è cambiato?

Ricordo il 2008 come un anno simbolico: la crisi finanziaria globale metteva a dura prova i mercati, ma l'Unione Europea vantava un PIL superiore a quello degli Stati Uniti. Era un periodo in cui l'economia europea sembrava avere basi solide, sostenuta da un sistema di welfare robusto e da politiche macroeconomiche che, nonostante i limiti, apparivano resilienti. Tuttavia, in poco più di un decennio, lo scenario è cambiato radicalmente. Oggi l'Europa è in ritardo rispetto agli Stati Uniti e ad altre potenze globali, non solo in termini di crescita economica ma anche di capacità di adattarsi a un mondo in rapida evoluzione. Questo cambiamento non è solo il risultato della crisi economica del 2008, ma anche della risposta poco agile che il continente ha avuto alla globalizzazione, alla digitalizzazione e, in particolare, alla cosiddetta sfida climatica.

La transizione ecologica è un'opportunità o un rischio?

Il Green Deal europeo è un progetto ambizioso, forse troppo. L'obiettivo di diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050 è lodevole, ma la strada intrapresa rischia di essere controproducente. Parliamo di una transizione imposta dall'alto, con normative stringenti che non lasciano spazio alla flessibilità. Prendiamo il settore automobilistico: un pilastro storico dell'economia europea, ora messo sotto pressione da scadenze irrealistiche per la transizione verso la mobilità elettrica. Le case automobilistiche devono investire enormi risorse in ricerca e sviluppo, spesso senza certezze di ritorno economico. Il Green Deal si distingue per la sua impostazione "top-down", cioè per l'imposizione di obiettivi stringenti attraverso regolamenti e leggi che non lasciano alcuna flessibilità agli attori economici. Sebbene l'Europa sia stata pioniera nelle politiche ambientali, la sua strategia sembra ora paradossalmente rallentare l'innovazione e l'adattamento delle sue industrie. Il settore automobilistico, un tempo fulcro dell'industria europea, è oggi sotto pressione per una troppo rapida transizione verso la sola mobilità elettrica, con scadenze temporali che non si allineano con le capacità tecnologiche o con la disponibilità di risorse.

si muovono con strategie più agili e competitive.

Quali sono le sfide principali per l'industria europea?

La produzione di batterie è un esempio lampante. L'Europa dipende in gran parte da risorse minerarie come litio e cobalto, settori dove la Cina ha già consolidato una posizione dominante. Questa dipendenza da mercati esterni, combinata con normative ambientali sempre più stringenti, rischia di schiacciare le imprese europee. Serve un approccio più equilibrato: sostenere la transizione ecologica è importante, ma non possiamo farlo a scapito della nostra capacità produttiva e della competitività globale.

Qual è il futuro economico del continente?

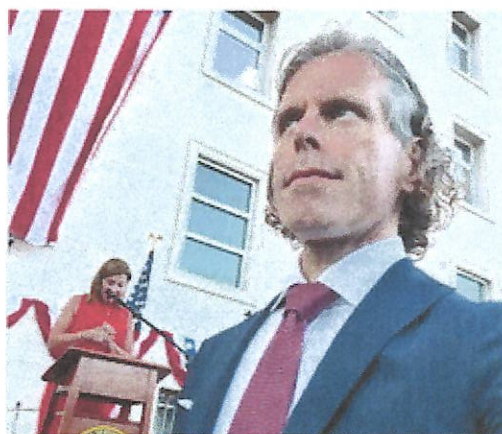
Il Green Deal, così come è strutturato, potrebbe paradossalmente trasformare la sostenibilità in un boomerang economico e sociale. Mentre le politiche ecologiche e la transizione energetica sono indubbiamente cruciali per tentare di combattere il cambiamento climatico, l'Europa sta facendo i conti con la realtà che la sostenibilità economica non può essere raggiunta a discapito della competitività industriale. Le politiche ambientali devono essere accompagnate da strategie di supporto che permettano alle industrie di adattarsi gradualmente. Se non troviamo un equilibrio tra ambizione ecologica e pragmatismo economico, rischiamo di compromettere la prosperità europea. La vera sfida, oggi, è navigare tra il sogno di un'Europa più verde e la necessità di salvaguardare la competitività e il benessere delle nostre economie. È un percorso complesso, ma indispensabile per garantire un futuro sostenibile in tutti i sensi: ambientale, economico e sociale.

riproduzione riservata

Le normative ambientali europee, che spingono per una drastica riduzione delle emissioni di CO2, non solo pongono un carico significativo sulle imprese, ma anche sulle economie domestiche, che rischiano di subire aumenti dei costi per l'acquisto di veicoli elettrici, la ristrutturazione delle infrastrutture e l'adattamento alle nuove tecnologie. Nel frattempo, competitor come Cina e Stati Uniti



Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea



Il Cavaliere e Ceo di Smet Domenico De Rosa

L'intervista - «Bisogna intervenire per modificare il corso degli eventi»

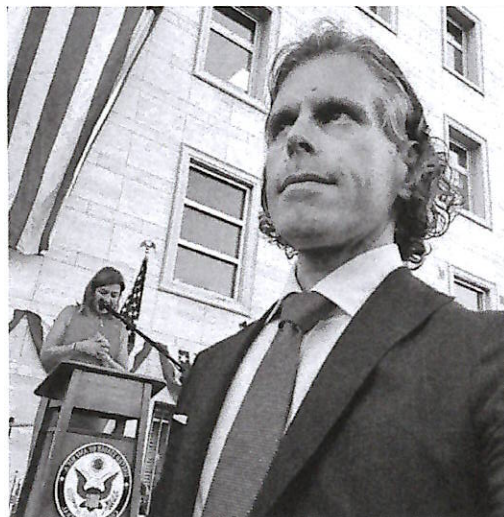
Il Cavaliere Domenico De Rosa (Smet): "L'Europa così non funziona"

Nel 2008, l'Europa era in testa. Cosa è cambiato?

"Ricordo il 2008 come un anno simbolico: la crisi finanziaria globale metteva a dura prova i mercati, ma l'Unione Europea vantava un PIL superiore a quello degli Stati Uniti. Era un periodo in cui l'economia europea sembrava avere basi solide, sostenuta da un sistema di welfare robusto e da politiche macroeconomiche che, nonostante i limiti, apparivano resilienti. Tuttavia, in poco più di un decennio, lo scenario è cambiato radicalmente. Oggi l'Europa è in ritardo rispetto agli Stati Uniti e ad altre potenze globali, non solo in termini di crescita economica ma anche di capacità di adattarsi a un mondo in rapida evoluzione. Questo cambiamento non è solo il risultato della crisi economica del 2008, ma anche della risposta poco agile che il continente ha avuto alla globalizzazione, alla digitalizzazione e, in particolare, alla cosiddetta sfida climatica."

La transizione ecologica è un'opportunità o un rischio?

"Il Green Deal europeo è un progetto ambizioso, forse troppo. L'obiettivo di diventare il primo continente climaticamente neutro entro il 2050 è lodevole, ma la strada intrapresa rischia di essere controproducente. Parliamo di una transizione imposta dall'alto, con normative stringenti che non lasciano



Il cav De Rosa

spazio alla flessibilità. Prendiamo il settore automobilistico: un pilastro storico dell'economia europea, ora messo sotto pressione da scadenze irrealistiche per la transizione verso la mobilità elettrica. Le case automobilistiche devono investire enormi risorse in ricerca e sviluppo, spesso senza certezze di ritorno economico. Il Green Deal si distingue per la sua impostazione "top-down", cioè per l'imposizione di obiettivi stringenti attraverso regolamenti e leggi che non lasciano al-

cuna flessibilità agli attori economici. Sebbene l'Europa sia stata pioniera nelle politiche ambientali, la sua strategia sembra ora paradossalmente rallentare l'innovazione e l'adattamento delle sue industrie. Il settore automobilistico, un tempo fulcro dell'industria europea, è oggi sotto pressione per una troppo rapida transizione verso la sola mobilità elettrica, con scadenze temporali che non si allineano con le capacità tecnologiche o con la disponibilità di risorse. Le normative ambien-

«Il Green Deal europeo è un progetto ambizioso, forse troppo»

tali europee, che spingono per una drastica riduzione delle emissioni di CO2, non solo pongono un carico significativo sulle imprese, ma anche sulle economie domestiche, che rischiano di subire aumenti dei costi per l'acquisto di veicoli elettrici, la ristrutturazione delle infrastrutture e l'adattamento alle nuove tecnologie. Nel frattempo, competitor come Cina e Stati Uniti si muovono con strategie più agili e competitive."

Quali sono le sfide principali per l'industria europea?

"La produzione di batterie è un esempio lampante. L'Europa dipende in gran parte da risorse minerarie come litio e cobalto, settori dove la Cina ha già consolidato una posizione dominante. Questa dipendenza da mercati esterni, combinata con normative ambientali sempre più stringenti, rischia di schiacciare le imprese europee. Serve un approccio più equilibrato: sostenere la transizione ecologica è importante, ma non possiamo farlo a scapito della nostra capacità produttiva e della competitività globale."

Qual è il futuro econo-

mico del continente?

"Il Green Deal, così come è strutturato, potrebbe paradossalmente trasformare la sostenibilità in un boomerang economico e sociale. Mentre le politiche ecologiche e la transizione energetica sono indubbiamente cruciali per tentare di combattere il cambiamento climatico, l'Europa sta facendo i conti con la realtà che la sostenibilità economica non può essere raggiunta a discapito della competitività industriale. Le politiche ambientali devono essere accompagnate da strategie di supporto che permettano alle industrie di adattarsi gradualmente. Se non troviamo un equilibrio tra ambizione ecologica e pragmatismo economico, rischiamo di compromettere la prosperità europea. La vera sfida, oggi, è navigare tra il sogno di un'Europa più verde e la necessità di salvaguardare la competitività e il benessere delle nostre economie. È un percorso complesso, ma indispensabile per garantire un futuro sostenibile in tutti i sensi: ambientale, economico e sociale."



Casa del Commiato®

"SAN LEONARDO"

CAV. ANTONIO

GUARIGLIA

Via San Leonardo, 108
Salerno
(fronte Ospedale Ruggi D'Aragona)

Aperto 24 ore su 24
Tel 089 790719
347 2605547 - 329 2929774



3775502738



Seguici e trova LeCronache

www.cronachesalerno.it



LeCronache

LeCronache

Ecomuseo Buccino, patto tra enti e associazioni per valorizzare il borgo

PRESENTATO IL PIANO STRATEGICO. PUNTI NODALI: CONNESSIONE CON IL TERRITORIO E RIGENERAZIONE EDIFICI DISMESSI



Margherita Siani

Costruire una progettualità comune, mettendo insieme istituzioni e mondo associativo, in particolare l'associazione Antica Volcei, con le sue competenze nel campo nella valorizzazione culturale ed archeologica: è la proposta avanzata dal sindaco di Buccino, Pasquale Freda, ricordando un bando pubblico di prossima emanazione e relativo ad aree in disuso ma anche centri storici. La proposta è stata avanzata durante la giornata di studio che l'associazione Antica Volcei, ha tenuto ieri presso il Centro polifunzionale di Buccino su "Patrimonio culturale e tecnologie innovative nei processi di rigenerazione urbana nei centri storici", un momento di confronto con tecnici e studiosi sul futuro di un territorio interno che scommette sul proprio patrimonio storico ed archeologico. Nei prossimi giorni verrà convocato un tavolo tecnico per costruire il percorsoper valorizzare il centro storico dell'area archeologica. Buccino, come hanno sottolineato le relazioni degli esperti presenti, ha realizzato un immenso lavoro di recupero, dopo la scoperta di una storia antica e medioevale che il sisma del 1980 ha portato alla luce. Un unicum che ha dato una nuova vita alla cittadina e che oggi ha bisogno di coinvolgere, in primis, la popolazione. Il post sisma ha, infatti, prodotto il recupero e la conservazione di quel patrimonio, facendolo rivelare in tutta la sua bellezza ed imponenza. Oggi serve aprire una nuova fase che vedrà convivere due città, antica e moderna, che insieme si intersecano con il parco archeologico urbano, un museo a cielo aperto, visitabile e godibile in ogni momento. La già sovrintendente Giuliana Tocco Sciarelli, insieme alla responsabile dell'area archeologica di Buccino oggi in pensione, Adele Lagi, sono i punti focali di questo percorso di valorizzazione anche attraverso l'associazione Antica Volcei. Dopo il grande lavoro di recupero dell'antica Buccino, continuano a essere parte di quella che per loro è una vera missione affinché quanto realizzato possa stratificare opportunità e costruire percorsi di sviluppo duraturo.

L'OBIETTIVO

L'obiettivo è costruire azioni comuni, per questo la proposta del primo cittadino è stata accolta con favore e si inserisce in una prospettiva che si unisce ad attività già in essere come la Strategia per le aree interne. Il presidente della comunità montana Sele Tanagro, Giovanni Caggiano ha sottolineato come sia ormai prossimo il decreto di finanziamento dei 18 milioni di euro che serviranno anche a Buccino, alla sua unicità territoriale. A questa proposta si unisce la possibilità di costituzione, come ha sottolineato Stefano De Caro, del comitato scientifico dell'associazione

Antica Volcei, un ecomuseo, quindi un pezzo nuovo importante che possa essere realizzato utilizzando il patrimonio già esistente. Un ecomuseo che unisca Buccino e le realtà locali del territorio coi suoi beni materiali e immateriali, fatte di fotografie, testimonianze documenti che raccontano la vita e la storia di queste aree perché l'obiettivo è creare un legame tra il passato ed il presente, coinvolgendo i cittadini che diventano veri protagonisti. Si prospetta un'unione e un'armonia tra pezzi apparentemente distinti e diversi, la quotidianità e l'archeologia che si sposano perfettamente in un connubio che può essere stretto attraverso la proposta di costituzione dell'ecomuseo. E su questi temi i relatori presenti hanno ampiamente discusso. Il geologo Sabatino Ciarca, Paolo Galli del sistema sismico nazionale, il ricercatore Stefano Ventura, Stefano De Caro del comitato scientifico dell'associazione, Pasquale Belfiore, la prof. Maria Rosaria Villani, Nicola Masini e Francesco Gabelloni del Cnr, quindi Alfonso Andria e Giovanni Caggiano, sono stati chiamati da Adele Lagi e Giuliana Tocco Sciarelli per costruire quell'auspicata collaborazione che ieri è stata sancita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 19 Gennaio 2025

La Zes unica ad Osakaper attrarre investitori

di Mariarosaria Marchesano di Erri De Luca

La Zona economia speciale unica (Zes) parteciperà con il suo stand all'Expo di Osaka 2025, la prossima esposizione universale che si terrà in Giappone, sull'isola artificiale di Yumeshima. È quanto emerge dal piano strategico della Zona economica speciale che finalmente, con un ritardo di sei mesi, è stato pubblicato dalla Gazzetta ufficiale del 15 gennaio.

[continua a pagina2](#)

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Domenica 19 Gennaio 2025

La Zes unica all'Expo di Osaka per attrarre nuovi investitori

SEGUE DALLA PRIMA

L'esposizione durerà sei mesi, a partire dal 13 aprile, e così il Mezzogiorno avrà tutto il tempo di farsi conoscere in giro per il mondo con le sue opportunità di investimento, sperando che non arrivino tagli e aggiustamenti agli incentivi per gli investimenti perché se una cosa irrita gli operatori internazionali è la scarsa certezza delle regole che solitamente c'è in Italia.

Osaka non sarà l'unico evento poiché il piano prevede la partecipazione sistematica a fiere internazionali oltre che presentazioni al mondo imprenditoriale e a partenariati con altre zone economiche speciali, istituzioni internazionali ed associazioni di imprese straniere. E poi predisposizione di video promozionali e brochure in varie lingue e così via, il tutto nell'ambito di un programma di comunicazione e marketing che sarà messo a punto.

Insomma, ci siamo, o così pare, stando al piano strategico della Zes Unica che da alcuni giorni si può facilmente trovare online. L'accelerazione al suo completamento e alla pubblicazione è stata data dalla Corte dei Conti che in una delibera di novembre 2024 ancora rilevava l'esistenza di una sola bozza, sebbene a fine luglio fosse stata direttamente la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, ad annunciare l'arrivo del piano. Tralasciando il curioso iter che ha avuto il documento, si possono desumere informazioni utili per capire che idea ha il governo dello sviluppo economico del Mezzogiorno e che tipo di strumenti intende mettere in campo.

In primo luogo, la governance. È confermato che sarà il ministro per gli Affari europei, il Sud e il Pnrr (al secolo Tommaso Foti) l'autorità politica delegata ad esercitare le funzioni di indirizzo e coordinamento sull'attuazione del piano strategico attraverso una cabina di regia a cui partecipano anche i presidenti delle regioni del Mezzogiorno e il presidente dell'Anci, quindi il sindaco di Napoli Gaetano Manfredi. Un ruolo esecutivo spetta alla struttura di missione, che è già pienamente operativa sotto la guida dell'avvocato Giuseppe Romano. E, particolare non di secondo piano, la struttura di missione può assumere la funzione di stazione appaltante per gli interventi del Pnrr che erano già di competenza dei commissari delle otto precedenti zes.

Sono stati poi individuati i settori produttivi che si intende rafforzare nel Mezzogiorno: agroalimentare e agroindustria; turismo; elettronica e Ict; automotive e made in Italy di qualità. A questi primi cinque ne sono stati aggiunti altri quattro (chimica e farmaceutica, navale e cantieristica, aerospazio e ferroviario) e selezionate tre tecnologie da promuovere: digitali, cleantech e biotecnologie. In pratica, c'è un po' di tutto con l'obiettivo di non restringere troppo il perimetro delle iniziative ritenute strategiche e che possono usufruire dell'autorizzazione unica. Il piano elenca anche l'offerta di incentivi cui possono accedere le imprese che investono nella Zona economica speciale: bonus giovani, bonus donne, incentivo all'autoimpiego nonché il credito d'imposta, che per il 2025 ha uno stanziamento di 1,8 miliardi.

In conclusione, l'idea è di promuovere uno sviluppo economico per filiere produttive che si allunghino fino ai paesi del Mediterraneo sfruttando la posizione che il Mezzogiorno ha di «ponte» tra Oriente, Nord Africa ed Europa. Insomma, a quasi tre anni da quando il governo Draghi lanciò le vecchie Zes, il modello rivisitato dall'esecutivo Meloni ha una strategia per affacciarsi al mondo e sottoporsi al giudizio del mercato anche a livello internazionale. Non ci si può che augurare che funzioni.

Ps: A proposito di marketing e comunicazione, bisognerebbe forse pensare a una denominazione più appealing per presentarsi a Osaka o in giro per il mondo: Zes Unica è burocratico e non evoca affatto il Sud Italia e la sua vicinanza al Mediterraneo.

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Sabato 18 Gennaio 2025

Overtourismriscoprirele periferie

Trasporti

Il 2025 di Napoli è iniziato com'era finito l'anno precedente: col botto. No, non ci si riferisce ai fuochi d'artificio che ogni 31 dicembre fanno di città e provincia un immenso tappeto di luci, come testimoniato nel docufilm «Napoli explosion» di Mario Amura ripreso dal Corriere Tv . Il botto è quello del turismo. Numeri impressionanti nell'anno appena concluso, con circa 18 milioni di visitatori. Cifra che si punta a superare nel 2025, complice il Giubileo nella vicina Roma. Su queste pagine si è più volte ricordato come il boom turistico sia facilitato da una rete di trasporti (aeroporto, porto, alta velocità ferroviaria) che negli ultimi anni ha reso la città più facilmente raggiungibile da una crescente domanda, frutto anche dei social: Napoli è diventata attrattiva, cool, «instagrammabile». Tuttavia, non è tutto oro quel che luccica come emerge dal crescente dibattito sull'overtourism , di cui il Corriere è attento osservatore. Qualcosa che comincia ad essere notato all'estero: l'anno si è aperto con un lungo articolo del New York Times dove si antepone lo scintillio di una Partenope super fotografata ed amata dai vip di Hollywood con la miseria di tanti lavoratori (come i tre ragazzi morti nello scoppio di una fabbrica abusiva di fuochi d'artificio ad Ercolano un mese fa) e la conseguente emigrazione di tanti giovani, piaga che il Meridione ben conosce e che sembra non trovare fine.

[continua a pagina3](#)

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Sabato 18 Gennaio 2025

Overtourism

SEGUE DALLA PRIMA

Se alle storiche carenze di opportunità formative e di lavoro, se al reddito pro capite che continua ad essere fra i più bassi del Paese, si somma anche il più recente fenomeno della scarsità di alloggi dove vivere perché vengono destinati al turismo, restare al Sud si fa ancora più difficile. Un tema che alcune città d'Europa e d'Italia stanno provando ad affrontare e che verosimilmente marcherà l'agenda del neo Presidente dell'Anci, Gaetano Manfredi. Non sembrano però esserci soluzioni immediate: certo, maggiori controlli aiutano a contrastare l'abusivismo. Tuttavia è solo allargando le città che si potranno trovare rimedi strutturali. In particolare, Napoli è una realtà classista nella misura in cui i servizi pubblici, come i trasporti, funzionano più o meno bene solo al centro, dove quindi tutti vogliono vivere o soggiornare. Va decongestionata, e l'unico modo per farlo è rendere più accessibili quartieri oggi periferici. È questa la sfida di tutte le metropoli d'Europa: non a caso i maggiori progetti infrastrutturali di Londra, Parigi, Madrid puntano a facilitare gli scambi centro-periferia. In Italia l'unico degno esempio è Milano che, anche attraverso ben due nuove linee del metrò, ha riqualificato aree un tempo considerate marginali. Anche Roma sta lottando per far ripartire il progetto della Linea C del metrò e potenzierà la rete di tram proprio con questo obiettivo. Intere zone di Napoli, in particolare Soccavo, Pianura, Bagnoli, l'area est, sono servite solo dalle poco efficienti ferrovie regionali. L'ultimo rapporto Pendolaria di Legambiente indica, per il decimo anno consecutivo, come siano fra le peggiori del Paese. Per non parlare delle linee verso altre province come Benevento, dove i lavori di potenziamento avanzano troppo lentamente. È questo il nodo cruciale di tutti i trasporti della Regione Campania se è vero, come indicato dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums), che ogni giorno per ogni auto che esce da Napoli ben cinque ne entrano. Serve dunque allargare lo sguardo, riprendendo una programmazione da troppo tempo ferma. Fra Comune e Regione si portano stancamente avanti, e neanche tutti, progetti che hanno venti, trent'anni. Ma a cantieri chiusi, in futuro cosa si inaugurerà? Oggi serve dunque pensare alla città del domani, immaginando ad esempio un nuovo prosieguo per la metropolitana Eav affinché da Piscinola abbracci altri Comuni del basso casertano, o un prolungamento della Linea 6 ANM che non si fermi alla sola Bagnoli ma tocchi Agnano e Pianura. Allargare non significa nuove cubature, ma rivitalizzare l'economia di quartieri e sobborghi attualmente non interessati dal boom turistico, offrendo alternative di soggiorno ai forestieri e soprattutto la possibilità di case a costi accessibili a tanti napoletani – i giovani in particolare – dove costruirsi una vita. È la sfida della sopravvivenza stessa di Napoli, per la quale serve uno sguardo diverso, alto, programmando la città del futuro, senza che questa resti schiacciata da un folklore buono solo per l'istantaneità di una foto per i social.

L'intelligenza artificiale seduce la Campania: l'impresa diventa hi-tech

Il report Istat sull'IA applicata al tessuto imprenditoriale: sale il Sud, migliorano le performance organizzative e gestionali

IL MERCATO

Nando Santonastaso

Il Fascicolo Sanitario Elettronico 2.0, realizzato dalla Regione ed entrato in vigore lo scorso anno per semplificare l'accesso alla documentazione sanitaria personale, è solo l'ultimo esempio. Ma in realtà la Campania digitale è ormai da tempo una delle regioni più effervescenti del Paese, con dinamiche che impattano con una certa continuità non solo sul sistema della Pa (al netto di ritardi che non si possono ignorare) ma anche su quello delle piccole e medie imprese, come dimostra l'elevata quota di startup e di Pmi innovative presenti sul territorio. Uno studio MECSPE dello scorso novembre, ad esempio, ha spiegato che le aziende campane puntano sull'Intelligenza Artificiale e sul reclutamento di giovani talenti per lo sviluppo nei prossimi anni: il 41% delle imprese del settore manifatturiero investe fino al 10% del proprio fatturato in ricerca e sviluppo, mentre un ulteriore 36% destina a tali attività oltre l'11% del proprio budget. Deloitte, dal canto suo, ha calcolato che in un anno, tra il 2022 e il 2023, le imprese campane con un livello base di digitalizzazione sono cresciute del 24,2% contro una media nazionale del 15,8%. Numeri e percentuali tutt'altro che scontati, che restano lontani da quelli delle aree più digitalizzate del Paese (Lombardia in testa) ma denotano una tendenza sempre più marcata e promettente anche a breve termine, sostenuta dalla sinergia imprese-università che è diventata un modello in tutto il Sud (e non solo). È quanto si ricava anche dal rapporto Istat su imprese e tecnologie digitali, diffuso ieri, dal quale emerge la crescita dell'utilizzo dell'Intelligenza artificiale nell'industria italiana. La quota di imprese con almeno 10 addetti che vi ricorre sale dal 5% all'8,2% nel 2024 (un aumento che però ancora non colma la distanza con la media Ue che è al 13,5%). Si tratta di imprese per il 63% localizzate nel Nord del Paese (un quarto in Lombardia e il 13% in Veneto), ma tra quelle che seguono, tutte con quote rilevanti, troviamo non solo Lazio ed Emilia-Romagna (circa 9,5%) ma proprio la Campania prima del Sud che precede Piemonte e Toscana e si colloca all'8%. Passa insomma anche da qui il dato che colpisce forse più di tutti nel rapporto dell'Istat, e cioè che in Italia attualmente una Pmi su 4 «presenta un alto livello di digitalizzazione».

I COMPARTI

In effetti, rispetto al 2023 il numero di imprese che utilizzano almeno una delle tecnologie di Intelligenza Artificiale aumenta del 71%, facendo registrare la variazione massima per la IA generativa (+163,5%) e quella minima per la IA utile alla movimentazione delle macchine (+3,7%). A fare un passo in avanti nel 2024 sono state soprattutto le imprese con 50-99 addetti che si attestano al 14% (era il 5,6% nel 2023). Cresce anche la quota delle grandi imprese, ora al 32,5% (dal 24,1%). Resta stabile invece la graduatoria dei settori che ricorrono all'Intelligenza artificiale in modo più cospicuo: al primo posto c'è l'informatica (36,7%, era il 23,6% l'anno precedente) le telecomunicazioni (dal 18,1% al 27,6%), e cinema, tv e video (dall'11,1% al 28,3%). Più indietro restano ancora le imprese di dimensioni più piccole: lo scorso anno con riferimento ai 12 indicatori ICT per classi di addetti, i divari maggiori si riscontrano infatti per le PMI (10-249 addetti) sia per la scarsa presenza di specialisti tra gli addetti (11,3% contro il 74,5% delle grandi imprese) sia per l'organizzazione di corsi di formazione informatica per i propri dipendenti. addetti (rispettivamente 16,9% e 67,0%). Dallo studio Istat emerge altresì che gli ambiti aziendali in cui vengono più spesso adottati sistemi di intelligenza artificiale sono concentrati su marketing e vendite (35,7%), organizzazione dei processi amministrativi aziendali (28,2%) e attività innovative e di ricerca e sviluppo (24,6%) che in termini di variazioni assolute, rispetto al 2023, rappresentano gli ambiti nei quali si registra il maggior aumento di imprese (rispettivamente +84,5%, +142,5% e +98,7%). È una variazione minima sul 2023 per le imprese che ricorrono all'Intelligenza artificiale nei processi di produzione, mentre aumenta di circa un terzo il numero di quelle che la utilizzano nella sicurezza ICT e per la gestione finanziaria. Si riduce invece di un quarto il numero di imprese che rispetto al 2023 ha dichiarato di usare l'IA per la logistica. «Osservando le imprese per tipologia di investimenti

digitali già effettuati o programmati per il biennio futuro si legge nel Rapporto - emerge che la maggioranza delle imprese con almeno 10 addetti ha già investito da 1 a 4 ambiti digitali nel periodo 2021-2024 (52,6%) e circa il 38% intende farlo nel biennio 2025-2026; invece, circa la metà delle grandi imprese dichiara di aver investito tra le 4 e le 7 aree nel periodo passato (51,9%) e tra le 6 e le 9 aree in quello futuro (50,3%)». Tra le aree di investimento digitale si distinguono la sicurezza informatica, i social media, la formazione informatica e il cloud computing. Infine, le vendite on line: un'impresa su cinque con almeno 10 addetti ne effettua. Passa dal 13,0% del 2023 al 14,7% la quota di Pmi che ha effettuato nel corso dell'anno precedente vendite online per almeno l'1% del fatturato totale (20,1% in Ue27). Aumenta inoltre dal 18,5% al 19,9% la quota di quelle attive nell'e-commerce che hanno realizzato online il 14,0% dei ricavi totali (in calo rispetto al 15,5% del 2023). In generale, il 20,4% (19,1% nel 2023) delle imprese con almeno 10 addetti ha effettuato vendite online fatturando il 16,9% (17,7% nel 2023) del fatturato totale (19,1% a livello Ue27).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Hitachi compra Omnicom l'IA controllerà le ferrovie

La multinazionale con il quartier generale a Napoli ha acquisito la società inglese specializzata nel monitoraggio delle reti attraverso le immagini

IL CASO

Nando Santonastaso

Il digitale e l'Intelligenza Artificiale per garantire più manutenzione alla rete ferroviaria, migliorare la qualità del trasporto, prevenire soprattutto problemi e disagi come quelli che sono ormai da giorni all'attenzione della cronaca in Italia. Sensori e telecamere, sistemate sui treni di ogni categoria, dai superveloci ai regionali, per monitorare in corsa tutto ciò che accade sulle tratte percorse, fornendo ai gestori del servizio una quantità di dati tale da permettere loro di intervenire subito. È forse l'ultima, indispensabile frontiera per restituire al sistema ferroviario una parte importante della credibilità messa fortemente a rischio da guasti e interruzioni. Di sicuro il know how delle aziende italiane non manca ed anzi si rafforza di acquisizioni internazionali, a riprova di una affidabilità consolidata e riconosciuta in tutto il mondo. È il caso di Hitachi Rail, il colosso industriale di proprietà giapponese che in Italia ha scelto Napoli come quartier generale (2mila dipendenti nel sito campano) che ha recentemente ampliato il proprio portafoglio attraverso l'acquisizione di Omnicom, una società britannica specializzata nel monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie.

Un'operazione che segue il lancio da parte di Hitachi della suite di gestione degli asset digitali, Hmax, pensata per massimizzare l'efficienza nella manutenzione e gestione delle reti ferroviarie e il cui ricasso sarà benefico per tutti i siti italiani del Gruppo. Di sicuro, infatti, l'integrazione di Omnicom nella struttura di Hitachi Rail non può essere considerata solo come una semplice aggiunta di risorse, ma "rappresenta un salto qualitativo nell'approccio alla manutenzione delle infrastrutture ferroviarie" come è stato sottolineato. Omnicom, infatti, si distingue nel settore per la sua capacità di analizzare enormi volumi di dati si parla di migliaia di miliardi di byte di immagini al giorno permettendo una pianificazione della manutenzione più accurata e tempestiva. Le tecnologie impiegate dagli inglesi e ora sotto l'egida di Hitachi Rail, sfruttano l'edge computing e il machine learning per consentire un monitoraggio quasi in tempo reale della situazione dei binari.

L'ELABORAZIONI

Come detto, non solo sarà possibile un rilevamento minuzioso delle irregolarità ma sarà più facile anche l'elaborazione e l'interpretazione dei dati direttamente a bordo dei treni. Un approccio ottimale, dunque, per reagire in tempi immediati alle anomalie rilevate, ottimizzando così i tempi di intervento e riducendo potenziali disagi per passeggeri e gestori.

L'acquisizione di Omnicom si inserisce, non a caso, in un contesto di crescente digitalizzazione del settore ferroviario, proteso ad assicurare un servizio efficiente e sicuro, ma anche impegnato a fare i conti con situazioni complicate e spesso imprevedibili. In questo scenario, Hitachi Rail si posiziona come un leader capace di offrire soluzioni innovative che rispondono sia alle esigenze attuali sia alle sfide future del trasporto ferroviario. Parliamo, in sostanza, di una strategia che attraverso acquisizioni come quella di Omnicom, intercetta anche una visione più ampia dell'evoluzione del trasporto pubblico, dove la sostenibilità e l'efficienza operativa giocano ruoli sempre più centrali.

Omnicom fornisce software e hardware per il rilevamento, l'ispezione e il monitoraggio delle infrastrutture ferroviarie, tra cui l'Infrastructure Monitoring System, la misurazione della distanza di sicurezza l'ispezione visiva della linea e la scansione dell'infrastruttura. I suoi sistemi di monitoraggio possono essere installati sui treni e, attraverso l'uso di edge computing e machine learning, sono in grado di fornire un rilevamento quasi in tempo reale delle anomalie sui binari ferroviari. Attraverso questa tecnologia Hitachi Rail potrà potenziare i processi decisionali relativi alla pianificazione della manutenzione e al ciclo di vita degli asset. Con oltre 25 anni di esperienza nel settore delle tecnologie ferroviarie,

l'azienda inglese fornisce soluzioni di monitoraggio e di misurazione geometriche a diversi grandi player. La tecnologia raccoglie trilioni di byte di immagini al giorno, consentendo di migliorare le attività di manutenzione.

Ora, come detto, le soluzioni di monitoraggio e misurazione da remoto di Omnicom faranno parte della nuova suite HMAX di Hitachi Rail, consentendo l'introduzione di questa tecnologia avanzata nel mercato globale. HMAX, lanciata a InnoTrans a settembre 2024, è una soluzione di digital asset management completa, capace di integrare in un'unica piattaforma in tempo reale un'ampia gamma di dati dei treni e dall'infrastruttura ferroviaria. La piattaforma utilizza l'Intelligenza Artificiale e il machine learning per elaborare i dati, estrarre informazioni e applicarle al fine di ottimizzare il traffico ferroviario, contribuire alla riduzione del consumo energetico e migliorare il processo di manutenzione predittiva.

I BIG DATA

HMAX consente inoltre l'elaborazione di grossi volumi di dati (generati dai treni o sull'infrastruttura) in tempo reale, restituendo ai centri di controllo operativo le informazioni necessarie. Si tratta di un importante miglioramento nella velocità del trasferimento ed elaborazione delle informazioni, che in precedenza necessitava fino a dieci giorni.

Dice Giuseppe Marino, CEO di Hitachi Rail: «Si tratta di un'acquisizione strategica per Hitachi Rail. L'inserimento degli innovativi strumenti di monitoraggio dei binari di Omnicom nella nostra piattaforma di digital asset management, rafforza ulteriormente la nostra offerta globale volta ad ottimizzare i servizi per i clienti e la rete ferroviaria. Le nuove soluzioni tecnologiche, come la nostra piattaforma HMAX, dimostrano la potenza dell'Intelligenza Artificiale per migliorare le prestazioni delle infrastrutture e dei sistemi ferroviari».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera - Sabato 18 Gennaio 2025

L'industria va male ma non preoccupa nessuno

Frammenti

di Ferruccio de Bortoli

L'industria perde colpi. L'indice tendenziale della produzione industriale, calcolato dall'Istat e aggiornato a novembre scorso, è in calo ormai da ventidue mesi. Anche il fatturato è in caduta. Ma sembra non preoccupare nessuno. Ed è questo il problema. In altri tempi ci sarebbero state infinite polemiche e discussioni. Oggi no. Nemmeno la Confindustria ha la forza di imporre il futuro della manifattura al centro del dibattito nazionale. Non basta l'Ires premiale per rilanciare gli investimenti in un Paese nel quale il tasso di imprenditorialità langue. E non basta invocare sconti fiscali sui nuovi assunti per assicurare un futuro meno precario ai giovani, che infatti se ne vanno.

Oggi a Roma si svolge la prima edizione del New Year's forum, durante il quale viene presentata un'indagine previsionale sul 2025 realizzata da Swg e Fb&Associati. Il 78 per cento degli intervistati è pessimista sull'andamento dell'industria, soprattutto metalmeccanica, mentre il 58,2 per cento si attende un anno ancora positivo sul versante della finanza e dei mercati finanziari. C'è una netta divaricazione tra finanza e industria. La prima è sorretta dal buon andamento dei mercati finanziari nei cui indici l'Italia, ma anche l'Europa, contano sempre meno. Dalla ricerca emerge che la sostenibilità dei sistemi di welfare preoccupa più dell'andamento demografico, che l'emergenza delle competenze si riflette sulla crescita e sulla qualità futura della vita.

Di lavoro forse ce ne sarà di più ma anche più povero. Rimane aperto il mistero del perché questo biennio di difficoltà dell'industria non sia un tema ritenuto rilevante. Forse perché ci culliamo troppo sui buoni risultati delle esportazioni che già rischiano di ansimare. Anche grazie all'avvento di Trump che entusiasma il centrodestra. Forse perché in un impeto di orgoglio nazionale abbondano i racconti autoconsolatori. L'uso, anche eccessivo, del golden power accentua l'illusione di infiniti appetiti stranieri per il made in Italy.

Intanto non c'è stato un gruppo o una cordata italiana per l'ex Ilva, o meglio Acciaierie d'Italia. Eppure l'acciaio di base è ancora il cuore dell'industria manifatturiera italiana. In questo caso il golden power è alla rovescia.

Corriere della Sera - Sabato 18 Gennaio 2025

Caro energia e rischio dazi

L'allarme di Confindustria

di Enrico Marro

Bankitalia e Fmi: crescita debole. Arriva il Btp Più con rimborso anticipato

ROMA Crescita fiacca nel mondo e ancora di più in Europa e in Italia. Pesano il caro energia e le tante incertezze, dalle guerre al rischio di una nuova stagione di dazi. Preoccupazioni che si riscontrano sia nell'aggiornamento delle previsioni del Fondo monetario internazionale, sia nel Bollettino economico della Banca d'Italia sia nel report Congiuntura Flash del centro studi della Confindustria.

Bolletta elettrica

In quest'ultimo, si sottolinea il caro bollette per le nostre imprese. Alla borsa elettrica italiana il Pun (Prezzo unico nazionale) è stato in media di 139 euro al megawattora (mgw) nelle prime settimane di gennaio, con un aumento del 58% rispetto a un anno fa. In Germania il prezzo medio è di 108 euro al mgw, in Francia di 98, negli Stati Uniti di 61 euro. Questo penalizza, si legge nel report, «la competitività della nostra economia». Oltretutto in un momento in cui l'export è in calo: -0,2% nel quarto trimestre 2024 rispetto al terzo e «rilevanti rischi pongono i possibili dazi Usa, seconda destinazione dell'export italiano con oltre il 22% dell'extra-Ue».

Divaricazione Usa-Ue

Analisi che trova conferma nelle analisi del Fmi. Il Pil mondiale aumenterà del 3,3% nel 2025 e nel 2026: appena sopra il 3,2% del 2024. Ma se per gli Stati Uniti il Fondo ha rivisto al rialzo il Pil, stimando una crescita del 2,7% nel 2025 (+0,5 rispetto alle previsioni di ottobre) per l'Europa la correzione è al ribasso: +1% nel 2025 contro il +1,2% stimato a ottobre. La Germania crescerà appena di 0,3% e anche per l'Italia il Fondo ha limato (-0,1 punti percentuali) le previsioni sul 2024 (+0,6%) e sul 2025 (+0,7) rispetto a quanto indicato lo scorso ottobre. Un ribasso motivato, spiega lo stesso Fondo, dal fatto che «si è interrotto lo slancio delle spese sul Pnrr». Meglio dovrebbe andare invece nel 2026, quando il Fmi stima per l'Italia un Pil a +0,9% (con una correzione di 0,2 punti in rialzo). Si tratta comunque di una crescita ancorata allo zero virgola e particolarmente esposta alla congiuntura. «I prezzi del gas in Europa - osserva il Fmi - rimangono circa cinque volte superiori a quelli degli Stati Uniti, mentre prima della pandemia erano il doppio». Tiene, infine, la Cina, anche se a ritmi ridotti rispetto al passato. La crescita del Pil ha raggiunto il 5% lo scorso anno, grazie anche a un aumento delle esportazioni del 10%. Per il 2025 il Fmi stima il Pil cinese a + 4,6%.

Export e pmi

Secondo la Banca d'Italia, nel nostro Paese il Pil 2024 si è fermato a un +0,5%, salirà allo 0,8% nel 2025 e all'1,1% nel 2026. Ma si tratta, avverte la banca centrale, di previsioni sulle quali pesa una «incertezza elevata». Tanto più che «un inasprimento dei dazi (minacciato dal nuovo presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, ndr.) - avrebbe effetti significativi sulle aziende italiane che esportano verso il mercato statunitense, soprattutto le piccole e le medie». Appena più ottimista la Confcommercio, che vede «confermati i moderati segnali di miglioramento congiunturale e tendenziale, sia per i consumi sia per il Pil, negli ultimi due mesi del 2024».

Btp Più

Per aumentare l'appetibilità dei titoli di Stato italiani il Tesoro ha annunciato la nascita del Btp Più, dedicato ai piccoli risparmiatori, con emissione dal 17 al 21 febbraio. La novità è l'opzione di rimborso anticipato del capitale. Il titolo avrà una durata di otto anni, con cedole fisse pagate ogni tre mesi. Ma il risparmiatore potrà richiedere il rimborso anticipato del capitale alla fine del quarto anno, recuperando interamente l'ammontare

investito o la quota parte che si desidera svincolare. Questa novità è però riservata solo a chi acquisterà il titolo nel periodo iniziale di collocamento.

Confindustria: energia in aumento e troppo cara

Rischio barriere all'estero

Nicoletta Picchio

Un 2025 che si apre con i prezzi dell'energia in aumento, che pesano su inflazione e costi delle imprese, e con i timori di dazi che inciderebbero sull'export, già debole. D'altro canto proseguiranno il calo dei tassi, che alleggerisce le condizioni finanziarie, e l'attuazione del Pnrr. Segnali contrastanti, dice il Centro studi di Confindustria in Congiuntura Flash. Nel quarto trimestre 2024 la dinamica del Pil in Italia è stata fiacca, tra crescita modesta dei servizi e industria ancora in affanno.

Sull'industria si intravedono «timide luci»: la produzione a novembre, +0,3%, è salita sul mese precedente, e ora la variazione acquisita nel quarto trimestre è di +0,1 per cento. L'inflazione in Italia è stabile a 1,3, la core frena, +1,6%, ma i prezzi dell'energia si riducono di meno (-2,8% da -5,5%). La Bce non appare preoccupata, ma i mercati si aspettano meno ribassi (0,50 nell'anno invece di -1,0). Gli investimenti sono in calo: le condizioni di investimento sono peggiorate nel quarto trimestre, -11,3 da -7,7 in base all'indagine Bankitalia. Salgono i servizi: l'indice RTT segnala un rimbalzo del fatturato a novembre e una crescita acquisita nel quarto trimestre. Per i consumi a novembre continua il calo delle vendite al dettaglio, -0,6% in volume, (-1,0% la variazione acquisita nel quarto trimestre 2024). È quasi fermo il mercato del lavoro: la crescita degli occupati si è quasi fermata, +0,1 a ottobre-novembre sul terzo trimestre.

Il forte calo di chi cerca lavoro, -6,6%, potrebbe limitare le prospettive di crescita occupazionale futura. È in calo l'export: è debole nel quarto trimestre, -0,2%, a ottobre-novembre sul terzo trimestre. Dinamica negativa nei mercati Ue, -0,9%, timido aumento extra Ue, +0,6%, male Usa -11% annuo a novembre, e Cina, -19,2. Rilevanti i rischi per eventuali dazi Usa, seconda destinazione dell'export, con oltre il 22% dell'extra Ue. Nell'Eurozona ci sono dinamiche eterogenee, in Usa male l'industria, bene i consumi, mentre il Cina è boom dell'export (a dicembre +10,7 annuo). Congiuntura Flash dedica un approfondimento all'energia: il rincaro del gas ha un impatto immediato sul prezzo dell'elettricità. Nella borsa elettrica italiana il PUN (prezzo unico nazionale) a gennaio 2025 è quotato 139 euro mwh in media, da 88 a febbraio 2024, con un rincaro del 57,9% in circa un anno. Il PUN italiano è costantemente più alto del prezzo in Germania, 108 euro a dicembre, Francia, 98, Spagna, 111. Dai dati disponibili a inizio 2025 è maggiore anche a quello degli Usa, 61 euro mwh. Il prezzo dell'elettricità in Italia è troppo basato sulla quotazione europea del gas. La correlazione tra i due prezzi è altissima, 99% nel periodo 2019-25. È sempre più urgente allentare questo stretto legame, di natura regolamentare,

per lasciare che il prezzo elettrico sia basato anche sui costi, minori, della generazione da fonti rinnovabili. Il limite europeo al prezzo del gas non è una soluzione perché, a fronte del rincaro in atto, è fissato troppo in alto (180 euro mwh).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Crisi aziendali

Caro energia, prime chiusure aziendali Allarme in Lombardia

Sara Monaci

In Lombardia si susseguono casi di aziende in crisi, vicino alla chiusura, a causa del caro energia. In poche settimane l'allarme è arrivato in modo chiaro da cinque aziende, intenzionate a chiudere i battenti, nelle zone di Brescia e Mantova, mentre altre richieste di aiuto sono giunte dai territori di Varese, Brescia, Milano, Monza e Lecco: uno scenario sempre più diffuso e sempre più preoccupante, soprattutto per la repentinità del fenomeno. In linea generale da ottobre a dicembre il gas è aumentato del 30% e il rischio è di trovarsi di nuovo in quella situazione già vissuta tra il 2022 e il 2023, quando i prezzi triplicarono.

Uno dei casi più rilevanti è quello dell'acciaieria del bresciano Ori Martin, dove lavorano 500 dipendenti. Il rialzo dei prezzi a seguito del blocco del gas russo ha messo in crisi l'industria, che ha scelto di chiudere il forno e mettere in cassa integrazione gli addetti. Il ciclo produttivo era già stato fermato nel periodo natalizio, ma ora i vertici hanno deciso di proseguire perché i costi troppo elevati rendono insostenibile l'attività. Costa meno restare fermi, in sostanza. La speranza è riaprire appena il contesto internazionale migliorerà.

La Regione Lombardia cerca di intervenire, ma dall'assessorato allo Sviluppo economico è partita soprattutto una richiesta al governo e all'Europa per frenare i rialzi che, in gran parte, derivano dalla speculazione. «Servono regole e limiti o ci troveremo con aziende chiuse, lavoratori in cassa integrazione e con bollette raddoppiate da pagare per la loro casa», dice l'assessore Guido Guidesi, che sottolinea come la situazione stia portando «l'Italia fuori dalla competitività».

«Come Lombardia – ha minacciato Guidesi – siamo pronti anche a manifestare pur di farci ascoltare». Il fatto che ci sia un governo “amico” evidentemente, a livello territoriale, poco cambia. La richiesta arriva comunque con toni duri, partendo dall'idea che le necessità di un territorio produttivo come la Lombardia o il Veneto non vengano colte del tutto a Roma. «La Lombardia – ha ricordato Guidesi – è il territorio più produttivo e manifatturiero d'Europa e vogliamo che questo primato continui quindi chiediamo di essere messi nelle condizioni di poter produrre e competere».

Guidesi in Europa sta coordinando le regioni più produttive per chiedere una diversa transizione energetica: pone il problema della «neutralità», ovvero la possibilità di conseguire in modo autonomo e non imposto dall'alto gli obiettivi della maggiore sostenibilità ambientale, e della tutela dell'automotive, contro la

quale secondo lui è nata una battaglia ideologica a favore dell'elettrico, «di fatto un regalo alla concorrenza cinese», ha spesso sottolineato. Ora, sul fronte dei costi energetici, torna a chiedere un confronto con l'Ue. «Con una così alta influenza speculativa finanziaria sui prezzi energetici – ha spiegato Guidesi - l'Italia non è attrattiva per nuovi investimenti e rischia di perdere intere filiere produttive partendo dalla siderurgia. L'Europa deve mettere limiti e regole che consentano alle aziende di poter programmare la loro attività senza essere continuamente aggredite da sovraccosti repentini».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ALLARME

Treni, Salvini cavalca la pista dei sabotaggi "Riferirò alle Camere"

ROMA — Il leader della Lega torna a evocare il grande complotto che ferma i treni causando caos e ritardi in mezza Italia. Dopo l'esposto di Ferrovie per le linee veloci andate in tilt a Milano e Termini nei giorni scorsi, due piccoli episodi a Padova e in una stazione periferica di Roma fanno intervenire il ministro delle Infrastrutture. Matteo Salvini, che ha disertato la Camera la scorsa settimana sul question time per i costanti ritardi dei treni, annuncia adesso che a giorni riferirà in Parlamento «sui nuovi gravi episodi registrati nelle ultime ore».

Il riferimento è sia a quanto accaduto sabato scorso, quando qualcuno ha forzato l'ingresso di una centralina elettrica della stazione di Roma Aurelia, cercando di sfondare la porta blindata: tentativo non riuscito su cui sta indagando la polizia. Sia alle immagini mostrate «in esclusiva» dal Tg1 su una catena per bici lanciata su un cavo della linea veloce che passa nel Padovano. «Alla luce delle notizie di particolare gravità emerse nelle ultime ore, con episodi sconcertanti a Padova e a Ro-

L'ultimo caso a Roma: il tentato sfondamento di una centralina elettrica. L'opposizione: "Risponda dei disagi"

di Antonio Frascilla



▲ Il ministro
Matteo Salvini, segretario della Lega e ministro dei Trasporti

ma, ritengo urgente informare il Parlamento — annuncia Salvini — Confido di essere in aula già questa settimana». Trascorrono pochi minuti e arriva la nota dei capigruppo leghisti alla Camera e al Senato, Riccardo Molinari e Massimiliano Romeo: «Episodi gravi e inquietanti, non vorremmo che, fallito l'assalto giudiziario per il caso Open Arms, qualcuno cercasse di fermare Salvini organizzando una "rivolta sociale" con dan-

neggiamenti e assalti alle ferrovie, dicono».

Insomma, la Lega evoca sabotaggi e «rivolta sociale» facendo leva anche sulla denuncia presentata dai vertici di Ferrovie: in particolare su quanto accaduto lo scorso 11 gennaio a Milano, con il blocco dell'Alta velocità per un guasto a un cavo elettrico provocato dai pantografi di alcuni treni; e sul blocco della linea Roma-Napoli due giorni dopo per la

rottura di un deviatore con conseguente caos a Termini.

Tesi, quelle di sabotaggi e complotti contro Salvini, che non convincono l'opposizione che compatta, da Italia viva e Azione, passando per Pd, Avs e 5 stelle, chiede le dimissioni del titolare dei Trasporti per i ritardi periodici dei treni e le stazioni in tilt con episodi che vanno avanti ormai da due anni: «Sono mesi che chiediamo al ministro Salvini di riferire in Parlamento sulla drammatica situazione dei trasporti — dice il capogruppo al Senato dei 5 stelle, Stefano Patuanelli — e adesso dopo aver alimentato sui social e sui media le teorie del complotto, ha deciso di riferire in aula. Non venga a dirci che è sempre colpa di altri». E aggiunge il deputato Andrea Casu del Pd: «Meloni e Salvini devono rispondere sulla gestione fallimentare delle ferrovie — dice — che costringe il Paese a viaggiare sistematicamente con ritardo. Se esiste anche un problema di sicurezza aspettiamo di sentirlo dal ministro dell'Interno Piantedosi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Incubo ritardi
Il tabellone con i ritardi dei treni durante uno degli ultimi giorni di disagi

La proposta

La Lega: stop a burqa e niqab nei luoghi pubblici carcere per chi costringe altri a indossarli

Stop a burqa e niqab (il velo che copre anche il viso) nei luoghi pubblici. La Lega torna all'attacco su un suo cavallo di battaglia con una proposta di legge a prima firma del capogruppo in commissione Affari Costituzionali alla Camera Igor Lezzi nella quale chiede una stretta sulla legge del 1975 che vieta, per motivi di sicurezza pubblica, di nascondere il viso in luoghi pubblici. Il testo del '75 prevede, infatti, una deroga in caso di "giustificato motivo" che la Lega propone di cancellare. Non solo. La proposta aggiunge un nuovo reato per punire chi costringe con violenza o minaccia qualcuno a indossare il velo che può essere punito con il carcere fino a due anni e una multa fino a 30mila euro.

Siamo la rete che trasporta la vostra energia ogni giorno.

Scopri di più su [snam.it](https://www.snam.it)

Da sempre noi di Snam accompagniamo i vostri gesti quotidiani con una rete di 38.000 km sicura e tecnologicamente avanzata. Muoviamo l'energia con un'infrastruttura capace di trasportare sempre più molecole verdi e favorire la transizione, verso un futuro davvero sostenibile.





Trump Day

Oggi il giuramento di The Donald a Capitol Hill davanti a seicento ospiti
Vance incontra il vicepresidente cinese, il tycoon: "TikTok è tornato"

IL RACCONTO

ALBERTO SIMONI
CORRISPONDENTE DA WASHINGTON

Donald Trump annuncia che firmerà un ordine esecutivo per sospendere il bando di TikTok. Sarà inserito nell'elenco di provvedimenti - un centinaio - che da neopresidente il repubblicano siglerà già dal Senato appena dopo il giuramento. Riguarderanno la fine dei vincoli per le trivellazioni, restrizioni sulle politiche inclusive, deregolamentazione e ovviamente l'immigrazione. Ha anche accennato a «novità» per i detenuti del 6 gennaio. Sono attesi 200 executive order per il suo primo giorno di mandato e fra questi l'uscita degli Usa dall'accordo sul clima di Parigi. Ieri per qualche ora la App è stata oscurata in ottemperanza alla legge approvata in aprile e confermata giovedì scorso dalla Corte Suprema. Dopo che Trump ha reso pubblica l'intenzione di sospendere il bando per 90 giorni, TikTok ha diffuso un comunicato in cui ringrazia il tycoon e annuncia il ripristino del servizio per 170 milioni di americani. Parlando nel tardo pomeriggio alla Capitol One Arena davanti al popolo Maga accorso a Washington da

Ieri prima cerimonia al cimitero militare di Arlington. Poi il comizio con i sostenitori

ogni angolo d'America, in quello che ha definito "l'ultimo comizio", Trump ha detto che ci sarà una joint venture di investitori Usa che nei prossimi mesi lavorerà per prendere il controllo della popolare App. "Tik Tok è tornato", aveva detto il tycoon chiedendo alla folla quanti avessero un account, "è molto popolare, vedo".

Alla vigilia dell'insediamento JD Vance ha incontrato il vicepresidente cinese Han Zheng, che oggi rappresenterà Pechino alla cerimonia di giuramento a Capitol Hill. I due hanno discusso - spiega una nota del team Trump - di «Fentanyl, bilancia commerciale e stabilità regionale». L'incontro potrebbe anche essere un antipasto al primo summit fra Trump e Xi Jinping. I leader hanno avuto un colloquio telefonico venerdì scorso e ai collaboratori il presidente-eletto ha detto di voler presto recarsi a Pechino. Dopo l'antipasto - sabato se-

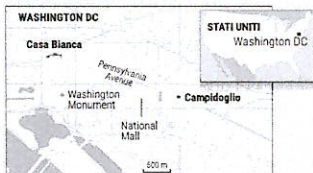


Steve Bannon
Trump parlerà della necessità di riportare unità nel Paese. I miliardari che lo sostengono? Sono supplicanti più che oligarchi

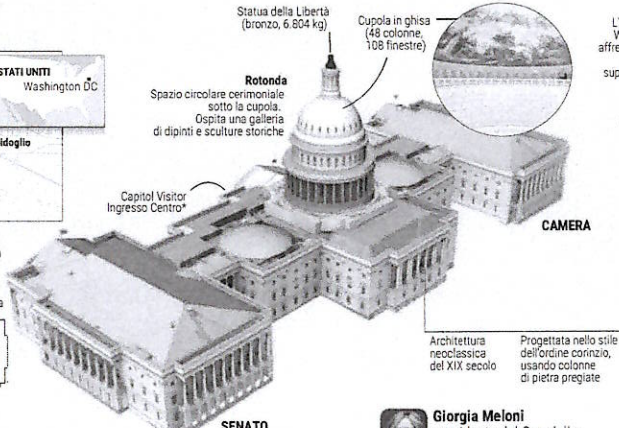
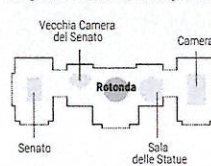


L'America volta pagina
Il presidente eletto Donald Trump con il vice designato JD Vance
A sinistra, il messaggio arrivato ieri agli utenti di TikTok negli Stati Uniti

LA CERIMONIA



La pianta del secondo piano



Gli invitati all'insediamento



ra - dei fuochi d'artificio nel golf club di Sterling, Virginia alla presenza di cinquecento ospiti e di quasi tutto il prossimo governo americano, ieri le celebrazioni ufficiali per l'insediamento del 47esimo presidente sono iniziate con la cerimonia al cimitero militare di Arlington. Trump e Vance hanno deposto una corona di fiori al militigno, poi il presidente-elet-

to ha visitato la tomba di tresoldati americani morti nell'attacco di Abbey Gate a Kabul nell'agosto del 2021. Marco Rubio, Pete Hegseth e Mike Waltz, ovvero quello che da oggi prenderà in carico i dossier diplomatici e di sicurezza Usa, erano presenti alla cerimonia. Migliaia di persone hanno invece atteso al freddo e a tratti

sotto pioggia mista a neve, di entrare alla Capitol One Arena. Qui Trump ha elencato i nomi del suo team ed è stato brevemente raggiunto sul palco da Elon Musk (con il figlio). Trump ha chiuso al National Building Museum per la "candlelight dinner" con 100 ospiti. Domani alla Capitol One Arena si terrà invece la parata presidenziale. Annullata quella lun-

gola Pennsylvania Avenue causa freddo polare in arrivo, il piano B è stato quello di trasferire una parte delle celebrazioni presso l'Arena. Qui si troveranno ventimila persone per seguire la cerimonia ufficiale di giuramento dentro la Capitol Rotonda. Lo stravolgimento del programma ha mandato in tilt ogni aspetto della complessa macchina organizzativa. Il Co-

IL CASO

Evento al coperto malumori tra i fan 220 mila gli esclusi

Scontento tra le 220 mila persone che erano riuscite ad assicurarsi il biglietto per assistere al giuramento di Donald Trump, dopo il trasferimento della cerimonia ufficiale all'interno nella Rotonda di Capitol Hill per il gelo artico. Molte persone sono arrivate da lontano e ritengono che il meteo sfavorevole non sia una ragione sufficiente per il cambiamento di programma, anche se sono comunque eccitate dall'insediamento del loro beniamino. Il problema, però, è che molti di loro non hanno un piano B e la Capitol One Arena, dove il giuramento sarà trasmesso in diretta e dove il tycoon andrà poco dopo anche per una mini parata, può contenere solamente 200 mila posti. Le altre 200 mila persone saranno costrette a vagare per la capitale. R.E. —

WITHUB

© RIPRODUZIONE INGIURATA

Ilva, la stretta del governo offerte entro il 31 gennaio

I RILANCI

ROMA Il governo dà una stretta finale al salvataggio della ex Ilva, nonostante siano solo tre le offerte per l'intero perimetro, di cui una molto debole, e le altre due più concrete ma basse: entro il 31 gennaio si attendono le offerte binding e definitive. Questa la scadenza, secondo quanto risulta, decisa nella serata di giovedì scorso, a Palazzo Chigi in un vertice fra i Ministri Adolfo Urso (Mimit), Gilberto Pichetto (Ambiente), Marina Elvira Calderone (Lavoro), Orazio Schillaci (Salute), il sottosegretario Alfredo Mantovano, il sottosegretario Giovanbattista Fazzolari, il capo di gabinetto Gaetano Caputi, Bernardo Mattarella, ad di Invitalia e naturalmente i tre commissari che hanno in mano il pallino: Quaranta, Fiori, Tabarelli e i precedenti Danovi, Savi, Di Ciommo. Tempi ancora più stretti in quanto dal vertice sarebbe emerso l'obiettivo di un signin (contratto preliminare) a fine febbraio sapendo che poi deve partire il processo autorizzativo.

IL CONTRIBUTO PUBBLICO

I commissari avrebbero fatto il punto sulle dieci offerte ancora non vincolanti ricevute, delle quali, si diceva, tre per l'intero: gli azeri Baku Steel Company Cjsc + Azerbaijan Investment Company Ojsc, l'indiano Jindal Steel International e il fondo Usa Bedrock Industries management Co Inc. Tutti i tre richiedono una contribuzione pubblica cospicua in termini di dote. Poi ci sono altre sette proposte parziali per singoli asset, tra le quali tre del gruppo Marcegaglia, una da sola e due in cordata. L'offerta azera sarebbe la più alta, circa 450 milioni, Jindal avrebbe messo sul piatto 80 milioni, il fondo Usa meno ma soprattutto non avrebbe allegato garanzie tra cui la provvista dei soldi. Pertanto, salvo colpi di scena, dovrebbe essere fuori e comunque essendo un investitore finanziario, il governo teme che il suo possa essere un investimento a tempo da non considerare per non dover riaprire dopo pochi anni il dossier.

I ministri avrebbero raccomandato ai commissari di mettersi al lavoro specie su azeri e indiani per approfondire le loro proposte. I due si stanno parlando per verificare la possibilità di unire le forze e fondersi in un'offerta unica. Ancora le interlocuzioni sono preliminari. I commissari dovranno far alzare la loro contribuzione ma anche negoziare le richieste fatte di intervento pubblico. C'è la richiesta di beneficiare di un miliardo per il pre-ridotto, del contratto di sviluppo già chiesto da AdI ma allo stato congelato, la cig e ammortizzatori sociali. Da parte di Baku e Jindal si vorrebbe avere nel capitale un soggetto pubblico, ma Cdp per statuto non può e Invitalia intende concentrarsi come gestore di incentivi. Attualmente ci sono 2-3 mila unità in esubero (sono in cig a rotazione di AdI). Le altre richieste riguardano l'impatto sanitario (ecco perché era presente Schillaci), quello ambientale, la decarbonizzazione e il costo dell'energia.

Si dovrà fare un tour de force per rispettare i tempi ridotti di meno di due settimane per finalizzare le offerte definitive. Che possa appalesarsi qualche nuovo pretendente con «una proposta più favorevole» come hanno detto a caldo i commissari sembra improbabile. Più facile negoziare condizioni più vantaggiose da azeri e indiani.

Rosario Dimito

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mutui, tassi in calo a dicembre Oltre 4 miliardi di prestiti in più

Secondo il bollettino mensile dell'Abi il costo delle nuove operazioni a dicembre è sceso al 3,1% Patuelli: «Verso un costo del denaro più basso, ma c'è ancora incertezza per inflazione e dazi»

IL RAPPORTO

ROMA Cresce il mercato dei mutui, grazie al calo dei tassi avviato dalla Bce nei mesi scorsi. Il costo medio per i nuovi mutui, rileva l'Abi, è diminuito a dicembre al 3,10%, rispetto al 3,23% di novembre 2024 e al 4,42% di dicembre 2023. Negli ultimi sei mesi, in questo caso i dati arrivano dal sindacato bancario Fabi, i prestiti per la casa sono aumentati di 4,4 miliardi di euro, in crescita dell'1% dai 420,8 miliardi di maggio ai 425,1 miliardi di novembre.

In questo inizio del 2025, poi, come, ha spiegato il presidente dell'Abi, Antonio Patuelli, siamo in «una fase di passaggio nell'incertezza verso tassi più bassi che vengono contrastati da rigurgiti inflazionistici e da un'incertezza mondiale di carattere economico-finanziario».

In particolare spaventano i possibili dazi dagli Usa di Donald Trump, che colpirebbero in primis le piccole e medie imprese. Vanno però registrati gli utili record per le banche nel 2024, anche se il governo con la Manovra ha chiesto agli istituti un anticipo fiscale da 3,5 miliardi in due anni.

GLI SCENARI

L'andamento di inizio anno ha portato i tassi Irs a 10 anni (il parametro di riferimento utilizzato per calcolare il tasso fisso dei mutui), a salire nei primi giorni di gennaio al 2,5% dal 2,23 di fine 2024. Una inversione che bisognerà vedere se sarà confermata nelle prossime settimane.

LA RIPRESA

Per il momento, comunque, la ripresa del mercato per l'acquisto delle abitazioni è in corso. Rimane poi stabile al 4,53%, secondo l'Abi, il tasso medio sulle nuove operazioni di finanziamento alle imprese, immutato rispetto al mese precedente ma in calo sull'anno (era al 5,45% a dicembre 2023). Il tasso medio sul totale dei prestiti (quindi sottoscritti negli anni) è sceso al 4,45% dal 4,55% di novembre. Guardando quindi al totale generale, che include famiglie e imprese, il volume complessivo dei prestiti secondo la Fabi, si attesta a 1.265 miliardi di novembre.

Il totale dei prestiti a questo comparto è passato da 664,3 miliardi a maggio a 667,6 miliardi a novembre, segnando un aumento di 3,3 miliardi (+0,5%). A trainare questa crescita è stato soprattutto il credito al consumo, che ha registrato un incremento di 2,9 miliardi (+2,4%), raggiungendo quota 125,9 miliardi. Anche i mutui, come detto, hanno contribuito positivamente, salendo da 420,8 miliardi a 425,2 miliardi. Tuttavia, i prestiti personali hanno subito un calo di 4 miliardi (-3,3%), da 120,5 miliardi a 116,5 miliardi.

Da gennaio a dicembre 2024 la rata di un mutuo standard a tasso variabile si è ridotta di 66 euro, passando da 748 euro a 682 euro, ancora molto lontana dai valori di inizio 2022, quando si parlava di appena 456 euro. Guardando al futuro, l'allentamento della politica monetaria previsto da parte degli analisti nel corso del 2025 potrebbe portare a tre tagli da 25 punti base ciascuno entro dicembre dell'anno prossimo.

La rata del mutuo standard preso in esame calerebbe quindi a 612 euro entro il primo semestre 2025, arrivando a sfiorare i 600 euro a dicembre 2025, con un calo complessivo vicino agli 80 euro rispetto alla rata che si paga oggi. E surrogando adesso il mutuo variabile standard si passerebbe da una rata variabile di 683 euro ad una rata fissa di 565 euro, con un beneficio economico di quasi 120 euro. Secondo le ultime rilevazioni di Facile.it, però, continuano a migliorare anche i mutui a tasso fisso, con il tasso annuo nominale che parte dal 2,49% e una rata da 564 euro al mese.

IL RALLENTAMENTO

Diversa è la situazione per le imprese, che vedono il totale dei prestiti ridursi da 612,6 miliardi a maggio a 597,4 miliardi a novembre (-2,5%). La flessione più marcata si registra nei prestiti a lungo termine (oltre 5 anni), che calano di 15,5 miliardi (-4,9%), passando da 314,0 miliardi a 298,5 miliardi.

Più contenuti sono gli aggiustamenti per le altre due categorie: i finanziamenti fino a un anno diminuiscono di circa 2 miliardi (-1,5%), scendendo a 139,4 miliardi, mentre i prestiti tra 1 e 5 anni crescono di 2,3 miliardi (+1,5%), raggiungendo quota 159,6 miliardi. L'effetto della politica monetaria della Banca centrale europea, misurato da fine 2021, si traduce per la Fabi in una contrazione complessiva del credito ai privati di quasi 61 miliardi (-4,6%) da 1.325,9 miliardi a 1.265 miliardi.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La politica industriale che manca (all'Europa)

Mentre l'Italia nell'export duella alla pari con il Giappone e la Corea del Sud la Commissione Europea dorme. Il grande deficit competitivo resta l'energia

segue dalla prima pagina

Marco Fortis

Non esiste un "caso industria Italia" perché se confrontiamo i livelli della produzione nei maggiori Paesi Ue di novembre 2024 con i livelli pre-Covid del dicembre 2019 (vedi tabella) possiamo notare che il calo della produzione industriale complessiva dell'Italia è del 2,4%, leggermente più forte che in Spagna (-2%), la cui importanza manifatturiera è tuttavia incomparabilmente inferiore e meno significativa della nostra, mentre la produzione industriale è diminuita di più in Francia (-3,1%) ma soprattutto si è affossata in Germania (-9,3%).

Chiaramente anche l'industria italiana soffre in questo contesto, ma non per le motivazioni addotte dai catastrofisti, bensì perché la crisi economica tedesca e dei Paesi del Nord Europa satelliti della Germania, a cui si è aggiunta ora anche la crisi della Francia, pesano sul nostro export verso la Ue. Inoltre, l'Italia presenta settori come l'alimentare, il farmaceutico e i mezzi di trasporto diversi dagli autoveicoli che compensano in parte le difficoltà dei settori più colpiti dalla crisi europea e dal crollo della domanda interna di investimento e di consumo della Germania. Tra tali settori della nostra industria in difficoltà vi sono soprattutto l'auto e la moda.

Mai così alta la produttività della nostra industria come nell'ultimo quinquennio

Esiste, allora, un "caso produttività dell'industria italiana"? Anche a questa domanda la risposta è: no. Premesso che la produttività è un indicatore che va analizzato soprattutto in un'ottica di lungo periodo e non di breve, è vero che la produttività della nostra industria è diminuita nel 2022 e 2023 (a seguito di una crescita delle ore lavorate più forte della crescita del valore aggiunto). Tuttavia, il quinquennio 2019-2023 è quello che da inizio secolo ha fatto registrare i livelli di produttività del lavoro più alti mai raggiunti dall'industria italiana (vedi grafico).

Gli investimenti in tecnologie nell'economia italiana secondi nel G-7

Chi poi sostiene che l'Italia sia un'economia che fa pochi investimenti in tecnologie non ha le idee molto chiare e non conosce i dati. Infatti, per investimenti in macchinari e impianti in rapporto al Pil, l'Italia è seconda nel G-7 solo al Giappone. Nel 2023, secondo l'Istat, tale rapporto è stato in Italia pari al 7,6%, cioè 1,6 punti di PIL più alto che dieci anni prima, nel 2013. Una crescita favorita anche dal Piano Industria 4.0 e dagli incentivi fiscali collegati alle diverse tipologie di investimenti. Il Piano Industria 4.0, unicamente ai finanziamenti alla Sabatini, è stato il più grande piano di politica industriale fatto in Italia negli ultimi decenni. Con buona pace di chi ha un'idea ancora sovietica della politica industriale.

Nell'export anche a ottobre-novembre 2024 l'Italia alla pari col Giappone

Nonostante il calo delle esportazioni verso i Paesi extra-Ue, nel primo semestre 2024 per la prima volta nella storia contemporanea l'export totale italiano ha superato quello del Giappone (sia in dollari sia in euro). Un evento storico. Una statistica che dice più di qualunque altra quale sia stata la crescita della competitività italiana negli ultimi anni.

Nel secondo semestre dello scorso anno, poi, l'export giapponese è stato superiore al nostro ad agosto e settembre, ma ad ottobre e novembre, secondo nostre stime su dati in euro, l'Italia è tornata sostanzialmente alla pari col Paese del Sol Levante. Infatti, a ottobre l'export italiano è stato di 57,4 miliardi, ad una incollatura da quello giapponese, pari a 57,8 miliardi, davanti a quello della Corea, pari a 52,7 miliardi. A novembre, il testa a testa è stato simile: Giappone a 54,7 miliardi di euro, Italia a 53,8 miliardi, Corea del Sud a 51,6 miliardi. Numeri che rappresentano la risposta più chiara agli irriducibili cantori nostrani del declino italiano.

La vera politica industriale che manca è quella europea

Di fronte alla crescente competitività di Cina e Stati Uniti, la vera politica industriale che manca oggi è quella di Bruxelles. Fintanto che non vi saranno le elezioni in Germania, Paese "primo azionista" dell'Unione Europea, difficilmente la nuova Commissione Europea avrà la forza politica e il coraggio di elaborare delle risposte concrete ed efficaci agli interrogativi relativi alla sua perdita di competitività sollevati non solo dal Rapporto Draghi ma anche dalle confederazioni degli industriali.

Il velleitario Green Deal e l'auto elettrica sono stati i due più grandi errori strategici della precedente Commissione Von der Leyen, a cui la nuova Commissione deve porre dei rimedi. Ed è inutile girarci intorno: il più grande deficit competitivo dell'Europa resta l'energia. In questo campo, complici scelte ambientaliste ed interessi politici e ideologici, la Commissione ha decretato a tavolino il bando del motore endotermico con un atto di imperio, senza alcun rispetto per il principio della neutralità tecnologica. Per coerenza, se vi fosse un minimo di razionalità, la Commissione dovrebbe stabilire, con un analogo atto di imperio, che nei prossimi dieci anni tutti i Paesi membri devono dotarsi almeno di una certa quota minima di capacità nucleare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stressati dal lavoro

Nel 2024 oltre 2 milioni di dimissioni volontarie. Dipendenti in fuga dal sogno del posto fisso per mancanza di soddisfazione e stipendi bassi



Inizia oggi una serie di inchieste sullo stress da lavoro che ha avviato, a partire dagli Stati Uniti, il fenomeno delle grandi dimissioni di massa per l'insoddisfazione dei dipendenti e la voglia di cambiare vita

PAOLO BARONI
ROMA

Colpa dello stress, ma non solo. Anche dei salari troppo bassi e del costo della vita che in tanti faticano a reggere. Sta di fatto che la grande fuga dal lavoro alla ricerca di un impiego migliore, la famigerata «great resignation» nata negli Usa e poi dilagata nel mondo, non si arresta: nei primi 9 mesi dell'anno passato, secondo gli ultimi dati disponibili nella banca dati dell'Inps, si sono infatti registrate ben 1 milione 566 mila dimissioni volontarie. A fine 2024 quindi si arriverà ben sopra quota 2 milioni di dimissioni, un dato in linea coi 2 milioni e 182 del 2022 e di 2 milioni e 152 mila del 2023.

Stress, eccessivi carichi di lavoro, salari troppo bassi, scarsa valorizzazione delle professionalità e la ricerca di una prospettiva migliore alla base di tante scelte. Lasciano il lavoro, insoddisfatti, provati (se non addirittura proprio esauriti), tanti dipendenti pubblici: medici e infermieri, innanzitutto, ma anche agenti della polizia locale, autisti di autobus, insegnanti e poliziotti.

A lasciare nei primi 9 mesi del 2024, in particolare, sono stati oltre 600 mila addetti del macrosettore che aggrega addetti del commercio, attività di trasporto e magazzinaggio, servizi di alloggio e ristorazione, tutti comparti dove spesso si incrociano turni massacranti e stipendi non certo eccezionali. A seguire 281 mila addetti impegnati in attività manifatturiere, nei settori dell'energia e della gestione dei rifiuti e 278 mila persone che erano occupate nella attività professionali, scientifiche e tecniche, nei servizi amministrativi e di supporto. Anche il lavoro pubblico, in tutte le sue articolazioni, perde pezzi facendo registrare altre 102 mila dimissioni nelle amministrazioni pubbliche, a partire dai comuni (che già tra il 2016 ed il 2022 hanno subito un aumento dell'89% delle dimissioni volontarie) ed in settori come difesa, istruzione, sanità e assistenza sociale. «Un tempo il po-

I NUMERI CHIAVE

Le dimissioni

Ultimi dati disponibili nella banca dati dell'Inps

1 milione 566 mila di uscite volontarie nei primi 9 mesi del 2024



di cui **600 mila** addetti di commercio, trasporto e magazzinaggio, alloggio e ristorazione



281 mila addetti di attività manifatturiere, energia e gestione dei rifiuti



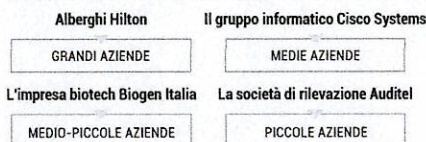
278 mila addetti in attività professionali, scientifiche e tecniche e amministrative

I posti di lavoro ideali

La classifica dei 60 Best Workplaces 2024 - Rilevazione su 219 mila lavoratori di 379 imprese



102 mila le dimissioni nel pubblico impiego, di cui **7 mila** medici



Fonte: La società di ricerche e analisi Great Place to Work Italia



Antonio De Palma
Gli infermieri sono i primi a lasciare la sanità pubblica

sto fisso era certezza e rifugio, oggi invece si sta spiegando un grande ripensamento sul posto pubblico» segnalano da tempo i sindacati.

Nel campo della sanità secondo Anao-Assomed nel 2024 altri 7 mila medici hanno lasciato le corsie degli ospedali. «Ogni anno il Servizio sanitario perde pezzi importanti» commenta il sindacato, segna-

L'anticipazione



Su la Stampa in edicola lo scorso 7 gennaio, il rapporto sugli insegnanti italiani: i più anziani d'Europa e i tra i meno pagati. Il 53% ha più di 50 anni contro una media Ue del 38%; il 18% ha oltre 60 anni, il doppio del 9% medio europeo. Solo il 13% ha meno di 30 anni.

lando che già tra il 2022 al 2023 i medici che hanno lasciato il pubblico erano più che raddoppiati. Anche in questo caso a pesare sono i carichi di lavoro, le responsabilità sempre crescenti e di contro le scarse soddisfazioni economiche. E lo stesso si può dire degli infermieri: in 23 mila si sono infatti dimessi negli ultimi 4 anni. «Gli infermieri sono oggi la ca-

tegoria della sanità che in assoluto abbandona maggiormente, «di sua sponte», la sanità pubblica - commenta Antonio De Palma, presidente nazionale del Nursing Up -. Le destinazioni sono i paesi stranieri, il privato, e poi c'è una percentuale di oltre il 20% che abbandona per sempre il settore cambiando del tutto vita».

Il disagio psicologico è alla base di molte di queste scelte. L'analisi dei dati raccolti dall'Inail nei primi 11 mesi del 2024 ha rivelato un aumento significativo delle denunce di malattie professionali legate a problemi del sistema nervoso e disturbi psichici e comportamentali, con quasi 9 mila denunce (+16,1% sul 2023).

L'esposizione prolungata a situazioni lavorative estenuanti, stressanti o emotivamente esaurienti sfocia poi nel burnout (termine che in italiano si traduce con «bruciato» o «scoppiato») una condizione può insorgere quando una persona si sente sopraffatta dalle richieste del lavoro, sia fisicamente che emotivamente e che nel nostro paese, secondo l'Organizzazione mondiale della sanità, arriva ad interessare il 16% degli occupati.

Chiara Venturi: «L'83% dei professionisti pronto a guadagnare meno pur di cambiare impiego»
“Sempre più spesso è a rischio la salute. Più equilibrio tra carriera e vita privata”

L'INTERVISTA

FRANCESCA DEL VECCHIO
MILANO

«**S**empre la pressione che la società esercita sul nostro approccio al lavoro può incidere negativamente sulla nostra salute. Ecco perché è importante saper leggere i segnali dello stress da lavoro». La psicoterapeuta Chiara Venturi, che si occupa anche di dipendenza dal lavoro, fa il punto su una condizione sempre più diffusa nel nostro Paese.

Che cos'è lo stress da lavoro? «In generale è una risposta fisiologica dell'organismo a un cambiamento determinato da fattori interni o esterni che possono turbare l'equilibrio psicofisico. Quello correlato al lavoro è l'insieme di reazioni fisiche ed emotive dannose che si manifesta quando le richieste lavorative non sono commisurate alle capacità, alle risorse o alle esigenze del lavoratore. Provoca elevati livelli di



CHIARA VENTURI
PSICOTERAPEUTA

Secondo una ricerca di Hp solo il 27% degli intervistati ha un rapporto sano con il proprio lavoro

eccitazione e ansia, spesso accompagnati da senso di inadeguatezza». Perché il lavoro ci stressa? «Viviamo in un'epoca che elogia il senso del dovere e promuove una cultura del lavoro intensa: la carriera, la performance e le pressio-

ni vengono ormai date per scontate. Ma se l'impegno e la realizzazione professionale sono importanti, è fondamentale prevenire lo stress per non incorrere in problemi di salute mentale e fisica».

Quali sono i fattori di stress correlati al lavoro?

«Turni, straordinari e ritmi, per esempio. Ma anche il contenuto dell'attività lavorativa, i rapporti interpersonali e le condizioni di lavoro: sono tutti elementi che possono incidere».

Quali sono i segnali da non sottovalutare?

«Generalmente, i primi ad accorgersene sono i familiari, che notano un mutamento nei comportamenti. Il soggetto può sentirsi sopraffatto e incapace di concentrarsi, irritabile o incline a rapidi cambiamenti dell'umore. Spesso, sono presenti problemi di autismo che si tenta di silenziare con l'eccesso di lavoro».

Cos'è la dipendenza da lavoro?

«Conosciuta anche come workaholism (letteralmente:

essere «drogati da lavoro»), è una condizione in cui un soggetto è talmente «preso» dal lavoro al punto da compromettere la salute, le relazioni e la qualità della vita. Contrariamente alla passione sana per il lavoro, la dipendenza si manifesta attraverso un bisogno incontrollabile di lavorare anche a discapito del riposo. In sintesi, si vive in funzione dal proprio lavoro».

Una delle cause può essere l'insoddisfazione per il proprio lavoro?

«Certamente: una ricerca condotta in 12 Paesi dalla multinazionale HP ha evidenziato che solo il 27% dei 15.600 intervistati ha un rapporto sano con il proprio lavoro. L'83% ha dichiarato che sarebbe disposto a guadagnare meno in cambio di maggiore soddisfazione».

Quali sono le conseguenze dello stress da lavoro?

«L'impatto sulla salute è notevole: dall'affaticamento ai disturbi del sonno e cardiaci, ma soprattutto un impatto dannoso sulla nostra qualità di vita».

Secondo i dati dell'Inail, a pesare è soprattutto il disagio psicologico

Al rovescio però ci sono tanti lavori «belli», che danno soddisfazione. E non sono poche le realtà grandi e piccole dove il lavoro non fa rima con stress e dove non ci si pensa proprio a dimettersi. Stando alla classifica dei 60 Best Workplaces 2024, stilata dalla società di ricerche e analisi Great Place to Work Italia ascoltando 219 mila collaboratori di 379 imprese, tra le grandi aziende il luogo di lavoro ideale è rappresentato dalla catena di alberghi Hilton, tra le aziende medie la prima risulta invece Cisco Systems (settore information technology e networking), tra le medio piccole al primo posto c'è Biogen Italia (settore biotecnologie) mentre Auditel (rilevazione degli ascolti tv) prevale tra le piccole. Nel complesso una realtà su tre (30%) appartiene al settore dell'information technology, seguono attività più tradizionali come industria manifatturiera e i servizi professionali col 15%, quindi biotecnologie e farmaceutica, servizi finanziari e assicurazioni (8%), e ancora sanità (5%), media e retail (3%). Chiudono la lista edilizia, elettronica, ingegneria, alberghiero, telecomunicazioni, trasporti che si fermano al 2% e l'agricoltura all'1%.

Automotori

IL CASO

Sconti e listini abbordabili la vera sfida è sui prezzi

Le case automobilistiche studiano le mosse per rilanciare le vendite

di Margherita Scursatone

TORINO - "La voglia di comprare auto nuove è sempre molto forte, a frenarne l'acquisto sono i listini cresciuti a dismisura". Ecco la frase ricorrente quando si analizzano i dati del mercato italiano, sicuramente non brillanti visto che il 2024 ha chiuso con 1.558.704 immatricolazioni, 350.000 in meno rispetto al 2019, l'anno pre-Covid.

La vera sfida nel 2025 sarà infatti quella dei prezzi. Da sempre i listini aumentano per la somma di inflazione e nuove normative. Ma dal 2020 ad oggi si è registrata una vera e propria impennata, per la carenza di semiconduttori legata alla pandemia che ha frenato la produzione di auto, determinando tempi di attesa lunghissimi, zero sconti e quindi prezzi finali più alti per i consumatori. Come evidenzia Felipe Munoz di Jato Dynamics, «tra il 2021 e il 2022, il prezzo medio delle auto nuove è aumentato tra il 6,3% e il 12,5% nei cinque grandi mercati europei. E nel 2023 c'è stata un'accelerazione con aumenti dal 6,7% al 16,8%». Le recenti normative su sicurezza ed emissioni hanno pesato notevolmente sui listini in Europa. Jato rileva che nel più grande mercato europeo, la Germania, il prezzo medio delle termiche (Ice) nel 2024 rispetto al 2019 è cresciuto del 26%, mentre quello delle elettriche (Bev) solo del 5%. L'eccezione è l'Italia, con aumenti del 18,4% delle Ice e del 32% delle Bev.

A questo hanno ovviamente contribuito anche i fattori geopolitici, che hanno portato a un aumento dei costi dell'energia e dei trasporti. Ma è vero anche che oggi le auto sono molto più tecnologiche rispetto

bastanza salato (l'8,75%) che non richiede anticipo e però genera un extra bonus di 1.500 euro scontato sul prezzo d'acquisto. Con questa combinazione di fattori e 35 rate da 138 euro al mese si viaggia su una vettura nuova e super collaudata, emissioni Euro 6 e un pacchetto di dotazioni di sicurezza e di assistenza alla guida di tutto rispetto.

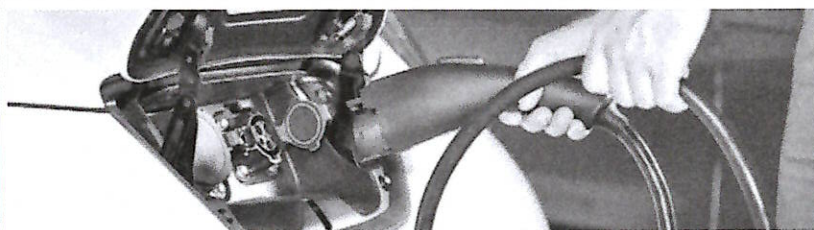
Come i prodotti biologici, anche

le auto verdi costano di più di quelle normali. Questo vale sia per le elettriche che, nonostante abbiano subito dei tagli consistenti ai prezzi, richiedono spesso 10.000 euro in più del corrispondente modello a benzina, sia per le plug-in ibride, mediamente un 6-7.000 euro in più. Mentre le full hybrid, generalmente 2.000 euro più care rispetto alle mild hybrid e alle benzina tradizio-

nali, vantano consumi reali decisamente inferiori e quindi in grado di ripagarsi la maggior spesa.

Quest'anno però i prezzi dovrebbero rimanere stabili o scendere, anche grazie a sconti e promozioni, perché le case automobilistiche, come dice Jato Dynamics, hanno capito che questa è l'unica mossa per rilanciare il mercato.

CRIPRODUZIONE RISERVATA



Emissioni

Ibride plug-in nel mirino Ue a rischio i futuri incentivi

di Graziella Marino

Com'è possibile? Semplice. I consumi che le case sono tenute a dichiarare in fase di omologazione possono tenere conto dei chilometri che la vettura plug-in può percorrere con modalità elettrica, dando ovviamente per scontato che il proprietario ricarichi abitualmente la batteria alla spina. Sembra però che siano in pochi a farlo e quindi consumi ed emissioni reali risulterebbero molto più alti.

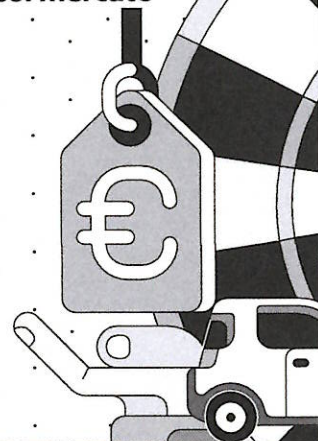
Da qui la decisione di Bruxelles

di adottare il nuovo standard Euro 6e-bis, in vigore dal primo gennaio 2025 per le nuove omologazioni e dal primo gennaio 2026 per le nuove immatricolazioni.

In pratica, ai costruttori viene dato un anno di tempo per procedere a una nuova omologazione dei modelli già sul mercato.

Ma cosa cambia realmente? In sostanza, mentre prima i test sulle emissioni delle ibride plug-in venivano condotti su una distanza simulata di 800 chilometri, ora l'Euro

I modelli più economici sul mercato



Top 10 benzina-Mild Hybrid

MARCA	MODELLO
1 Dacia	Sandero Streetway
2 Citroen	C3
3 Mitsubishi	Space Star
4 Fiat	Panda
5 EVO	EVO 3
6 Kia	Picanto
7 EMC	Quattro
8 Hyundai	i10
9 Renault	Clio
10 MG	MG3

Top 10 elettriche

MARCA	MODELLO
1 Dacia	Spring
2 Leapmotor	TO3
3 DR	1.0 EV
4 Citroen	e-C3
5 EMC	Yudo
6 Hyundai	Inster
7 Citroen	e-C3 Aircross
8 Renault	R5 E-Tech
9 Mini	Mini Cooper E
10 Fiat	500e

Top 10 Crossover-Suv

MARCA	MODELLO
1 EVO	EVO 4
2 Toyota	Aygo X
3 DR	DR 3.0
4 Citroen	C3 Aircross
5 Suzuki	Ignis
6 EMC	Sei
7 Dacia	Duster
8 MG	ZS
9 Kia	Stonic
10 Fiat	600

al 2019, in termini di Adas (i sistemi per l'assistenza alla guida), emissioni e infotainment.

Il 2025, però, sarà l'anno della svolta per i prezzi delle auto, che secondo Jato Dynamics, non dovrebbero salire ancora, ma rimanere stabili, se non addirittura diminuire. Per Munoz, infatti, «inflazione e tassi sono sotto controllo e la pressione da parte dei costruttori cinesi spingerà le case ad abbassare i listini per non perdere competitività e volumi». E a incrementare la politica di sconti e promozioni.

Anche oggi, del resto, limitarsi a comparare i modelli sul prezzo di listino è molto aleatorio perché case costruttrici e concessionari, pur di vendere, destinano parecchie risorse alle promozioni. Ecco quindi che nel 2025 è ancora possibile comprare un'auto nuova sotto la soglia psicologica dei 10.000 euro. La Fiat Panda 1.0 mild hybrid da 70 cavalli è in promozione a 9.950 euro, 6.000 euro in meno del listino. Per poter approfittare di questa offerta bisogna però avere un usato da rottamare nelle fasce Euro 0-4, per cui si riceve uno sconto di 4.500 euro, poi abbattere il finanziamento a un tasso ab-

ROMA - In quanti hanno acquistato vetture ibride plug-in per ottenere gli incentivi statali ma poi nella realtà le utilizzano come fossero delle normali auto a benzina o diesel, senza mai ricaricarle alla spina? Ecco, tra un po' questo non sarà più possibile.

Dal primo gennaio 2025, infatti, è entrata in vigore una nuova norma europea che prevede test più severi per l'omologazione dei veicoli plug-in per verificare se le emissioni ed i consumi dichiarati dalle case automobilistiche, in base ai quali viene riconosciuto l'accesso delle vetture agli incentivi, corrispondano alla realtà. Dalle prime simulazioni sembrerebbe proprio di no. Anzi, i valori reali risulterebbero addirittura doppi rispetto a quelli dichiarati dai costruttori.

ro 6e-bis aumenta questa distanza a 2.200 chilometri.

Dal 2027 entrerà poi in vigore un'ulteriore evoluzione di questa normativa, la Euro 6e-bis-FCM (Fuel and Energy Consumption Monitoring), che porterà la distanza totale a 4.260 chilometri. Il nuovo standard sarà in vigore dal primo gennaio 2027 per le nuove omologazioni e dal primo gennaio 2028 per le nuove immatricolazioni.

Per mostrare l'effetto che i nuo-

Decreto legislativo 231, l'ipotesi della messa alla prova per le imprese

Raffaella Calandra

Per semplificare, è stata ribattezzata “messa alla prova” per le aziende. In realtà non ha nulla a che fare con l'istituto previsto per la persona fisica. Più precisamente, l'ipotesi su cui sta lavorando la commissione ministeriale di riforma del dlgs 231/2001 sulla responsabilità amministrativa dell'ente, è una valorizzazione del modello post-factum, un modello organizzativo aggiornato dalla società alla luce delle contestazioni mosse dall'autorità giudiziaria. Una prospettiva premiale e riparativa per le imprese impegnate nella prevenzione degli illeciti: se i giudici considerano idoneo il nuovo modello presentato dall'ente, che dimostra di volersi adeguare alle prescrizioni, cadono le accuse e la società esce dal processo. L'idea deve essere ancora sviluppata dal gruppo di lavoro, istituito dal ministro della giustizia Carlo Nordio e guidato da Giorgio Fidelbo, presidente della VI sezione penale della Corte di cassazione, che già anni fa indicava questa strada in un articolo.

Un itinerario che, d'altra parte, ha dato riscontri positivi in ambito cautelare. E i sostenitori ne valorizzano la maggiore incisività nella riduzione del rischio di illeciti; la salvaguardia delle imprese più attive nella prevenzione e la possibilità di aprire il sistema a nuove modalità di definizione della responsabilità penale degli enti. Un'esigenza emersa ieri anche al Palazzo di Giustizia di Milano, nel convegno promosso dall'Ordine dei Commercialisti, degli Avvocati, la Fondazione Odcec e il Tribunale, sul dlgs 231 e i protocolli di legalità nella logistica. Riguardarono questo comparto le prime inchieste con amministrazioni giudiziarie per caporalato, che hanno interessato poi l'edilizia, il delivery e da ultimo la moda. In tutti i casi, l'approccio dell'autorità giudiziaria è stato «mite». Una linea ambrosiana, spiega il Presidente del Tribunale, Fabio Roia, già alla guida della sezione misure di prevenzione, «senza spodestare la governance, ma intervenendo con un programma di prescrizioni». Per salvaguardare insieme i diritti dei lavoratori e l'attività d'impresa. Nell'ultimo anno le richieste di amministrazione giudiziaria sono «aumentate», riporta Paola Pendino, attuale dirigente delle Misure di prevenzione. E se registra che le «società hanno dimostrato grande capacità di rispondere», si chiede: «possibile che dopo la prima procedura nel settore moda le altre società non si siano attivate da sé per verificare i propri modelli organizzativi?». «Spesso cosmeticamente perfetti, invece si prestano ad alimentare forme di caporalato», rincara Alessandra Dolci, procuratore aggiunto della Direzione distrettuale

antimafia, che ricorda il «risultato positivo raggiunto con la stabilizzazione di 2mila lavoratori da parte di un big della grande distribuzione».

Edilizia, ristorazione, imprese funebri, distribuzione carburanti e logistica i settori più raggiunti nel 2024 da interdittive antimafia (42 in totale), emesse dalla Prefettura di Milano, ora impegnata con la definizione del protocollo per il settore moda, dopo quelli per i lavori Milano-Cortina, per le opere Pnrr e prima per edilizia, Assodelivery, Expo2015 e Fiera Milano.

A luglio è stato siglato il protocollo di legalità per la logistica (Prefettura con Regione Lombardia, Legacoop, Confcooperative, Agci, Assoram, Cgil, Cisl e Uil, insieme a Tribunale e Procura). La prospettiva è «più trasparenza alla filiera, con operatori disposti, attraverso una piattaforma, a condividere propri dati», spiega il Prefetto, Claudio Sgaraglia. Analogo approccio premiale si sta seguendo per il tavolo moda, ancora non arrivato ad una sintesi anche per «preoccupazioni per la riservatezza».

In Italia, la logistica rappresenta il 9% del Pil, con oltre 80mila imprese, di cui oltre 30mila in Lombardia, secondo stime dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano. Di «abusi di dipendenza economica di grandi aziende verso le piccole» parla Roberto Paese, che fu amministratore giudiziario della Ceva Logistics italia, filiale della multinazionale svizzera. Parzialmente commissariata e risanata oggi testimonia - attraverso Jessica Meloni, head legal - come conciliare legalità e mercato «con sinergia per creare i presidi di un business sano. I costi vanno ben bilanciati».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Turismo, riparte l'acceleratore per start up

Riccardo Ferrazza

ROMA

Prende il via la terza chiamata di Argo, l'acceleratore dedicato a start up che sviluppino soluzioni e servizi innovativi nei settori turismo e ospitalità, nato su iniziativa di Cdp Venture Capital insieme al ministero del Turismo. Basato a Venezia, Argo è un programma triennale gestito operativamente da Zest (che assieme a Cdp coinveste nelle startup accelerate) e VeniSIA (Università Ca' Foscari).

La terza edizione si rivolge a realtà con un team costituito e un prototipo funzionante che propongano soluzioni per il turismo d'affari, culturale, sportivo, sanitario, religioso e di studio, dei viaggi organizzati, dell'open-air e dell'enogastronomia. Le candidature sono aperte fino al 30 aprile. Previste due fasi di selezione. La prima si concluderà a fine febbraio, la seconda entro maggio. Le start up selezionate (fino a dieci) riceveranno un investimento pre-seed fino a 75mila euro, con la possibilità di ottenere un ulteriore contributo a fondo perduto di 25mila euro erogato dal ministero del Turismo. Per il 2025 sono a disposizione 750mila euro per l'accelerazione di dieci start up e ulteriori 650mila euro per gli investimenti successivi nelle iniziative più promettenti per un totale di 1,4 milioni di euro.

«Il ministero del Turismo - dice il ministro Daniela Santanchè - è, ancora una volta, al fianco delle imprese del settore e in particolare al fianco di quelle più giovani, delle start up capaci di portare con sé una ventata di innovazione per un comparto sempre più digitale, sostenibile e performante. Occorre credere e investire in queste realtà, oggi ancora piccole, ma dall'altissimo potenziale creativo e innovativo. È solo così insieme che possiamo rendere ancora più grande il turismo italiano»

Nelle due precedenti edizioni Argo ha promosso 17 start up che hanno raccolto 3,8 milioni di euro e il network del programma ha attivato oltre 30 progetti di collaborazione industriale. Tra le start up finanziate c'è Cora Hospitality, assistente digitale AI per il controllo operativo delle strutture ricettive. «Argo ci ha offerto molto di più che supporto e risorse: ci ha dato il coraggio di pensare in grande. Il supporto costante, i vantaggi esclusivi e una rete di esperti e potenziali investitori ci hanno permesso di crescere non solo come azienda ma come competenze, visione e soprattutto fatturato» racconta Jessica Modica, cofondatrice di Cora. Nell'elenco dei progetti "accelerati" c'è Mae, una community app che collega le persone attraverso l'arte con un diario basato sull'intelligenza artificiale consentendo ai professionisti del settore di costruire comunità attorno ai loro progetti. «Nei cinque mesi di programma siamo passati dal beta testing al lancio pubblico della app sugli

stores, dalla monetizzazione B2B al pivot sul B2C, fino ad arrivare ad una crescita continua del business con più di diecimila utenti», racconta il ceo Pasquale Marino, originario di Nocera Inferiore (Salerno) che ha avuto l'idea del suo progetto durante i suoi studi a Berlino.

© RIPRODUZIONE RISERVATA