



CONFINDUSTRIA  
SALERNO



*SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE*

**MARTEDI' 22 LUGLIO 2025**

# Voli, sistema Campania numeri record: verso 1,5 milioni di passeggeri

## Le stime per fine luglio sull'operatività degli scali di Napoli e Salerno Di Palma (Enac): vincente il modello del gestore unico, ora nuove risorse

### LO SCENARIO

Gianni Molinari

Cinquantamila passeggeri (stimati) a fine luglio per Salerno, oltre 1,4 milioni (stimati) per Napoli. Un anno dopo la ripresa delle operazioni di volo da Salerno - che ieri ha cambiato la denominazione in Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento - è più evidente cosa sia il sistema aeroportuale campano e come, in una prospettiva di medio termine, questa rete sarà ancora più performante. E non solo per i voli commerciali, ma anche per l'enorme potenziale dell'aviazione privata che già vede proprio in Salerno un aeroporto con numeri eccellenti.

### IL MODELLO

Anzitutto, come ha ricordato ieri lo stesso presidente dell'Enac, Pierluigi Di Palma, la svolta è stata nell'individuazione del gestore unico. In questo caso la Gesac società controllata da F2i, il principale gestore italiano di fondi infrastrutturali con asset di oltre otto miliardi di euro (83,1% F2i Aeroporti Spa, 11,8% Città Metropolitana di Napoli e 5% Consorzio Aeroporto Salerno Pontecagnano). Gesac ha investito insieme a governo e Regione Campania nell'adeguamento dello scalo, anzitutto il determinante allungamento della pista, senza il quale nessuno degli aerei delle compagnie che oggi usano lo scalo avrebbe potuto atterrare e decollare. Poi il piano per le due nuove aerostazioni: quella in corso di realizzazione per ospitare le operazioni dell'aviazione generale (cioè i voli privati) - la struttura è già ben visibile e i lavori procedono come da programma - e quello della nuova avveniristica aerostazione dei voli commerciali che sarà un gioiello di ingegneria e di sostenibilità ambientale la cui progettazione è stata curata da un gruppo di imprese già impegnate nella realizzazione di altri importanti scali mondiali, tra cui quello di Doha. «Questo modello - è scritto in una nota diffusa dall'Enac - ha consentito di sviluppare un imponente piano d'investimenti infrastrutturali e, al contempo, una significativa rete di collegamenti, grazie al know-how nella gestione aeroportuale e ai consolidati rapporti di partnership con le compagnie aeree già presenti a Napoli». Il modello gestore unico per più scali, che permette un'unica strategia di sviluppo e l'integrazione a regime delle operazioni di volo, è alla base nel nuovo piano nazionale degli aeroporti (la cui definizione è agli sgoccioli). Gestori unici gestiscono Milano, Roma, Venezia (con Treviso e Verona), Catania (con Comiso), Bari (con Brindisi e Foggia): ovviamente sono situazioni diverse (una cosa sono i grandi scali intercontinentali di Roma e Milano, un'altra gli aeroporti internazionali di Napoli, Venezia e Catania) ma in tutti i casi mettere insieme scali più grandi con scali di minori dimensioni ha aumentato l'efficienza generale del sistema e valorizzato le piccole realtà. Anche se con pesi diversi. In questo Salerno è già un caso molto positivo: i due aeroporti "piccoli" collegati a Catania e Bari, cioè Comiso e Foggia, hanno registrato nei primi cinque mesi dell'anno (lì si fermano i dati di Assaeroporti) insieme la metà dei passeggeri transitati nel Costa d'Amalfi e del Cilento nello stesso periodo!

### GLI SVILUPPI

Lo scalo salernitano ha sviluppato anche una notevole capacità operativa: ieri (ma è solo l'esempio più vicino temporalmente) con l'aerostazione invasa dagli ospiti della cerimonia di modifica della denominazione, sono partiti per Londra Stansted, Brussel e Parigi senza grandi affanni. Ancor più importante, soprattutto per i prossimi sviluppi, è la gestione dei voli di Aviazione Generale. Finora Salerno ha gestito (dall'inizio dell'anno) 2.700 voli privati (circa) con un trend di crescita previsto a tre cifre: Perché una crescita così vorticoso anche senza l'aerostazione dedicata? Sono tre i motivi: la disponibilità fino a tre giorni delle aree di sosta per gli aerei (a Napoli è solo di due ore), che comporta anche un notevole indotto (gli alberghi per gli equipaggi, il catering per i rifornimenti, l'assistenza stessa agli aeromobili), la location stessa dello scalo con la possibilità di fare il cosiddetto "board to board", cioè scendere dall'aereo e in elicottero raggiungere Capri o il porto di Marina di Stabia (attrezzato per i megayacht), i grandi eventi (quest'anno il concerto di Bocelli a

Pompei, la presentazione della Ferrari ad Amalfi e il Giffoni Film Festival). Salerno, una volta completata l'aerostazione per i voli privati entrerà (in parte lo è già) nella ristretta lista degli aeroporti top per i voli Vip in competizione con Olbia (Costa Smeralda), Nizza (Francia) e anche Ginevra (che è un grande aeroporto per il business). Inoltre Salerno ha la possibilità di ospitare, con la sua pista, i Gulfstream capaci di voli transoceanici e quindi così si allarga il mercato. E lo sarà ancora di più in futuro. Così come quello dei voli commerciali, man mano che aumenterà lo spazio (con le nuove aerostazioni, quella provvisoria dei voli privati e poi quella definitiva) per i check in. E una novità alla quale i dirigenti di Gesac lavorano per la prossima stagione estiva: l'arrivo a Salerno di un'altra compagnia big sul modello di British Airways. Anche questa con tre colori sulla deriva.

## IL CARGO

Nell'ambito del sistema aeroportuale campano resta il caso Grazzanise. Nel definendo piano degli aeroporti sarà prevista una verifica sulle possibilità dello scalo - ora militare - casertano. E cioè si apre a una verifica sulla possibilità di uno scalo per il trasporto merci. Un'opzione piuttosto complicata. In Italia non esiste nessun aeroporto esclusivamente cargo. L'80% delle merci italiane (dati Assaeroporti 2024) parte da due soli aeroporti Milano Malpensa (58,6%) e Roma Fiumicino (21,7%). Se si sommano tutti gli aeroporti del Mezzogiorno Continentale (Abruzzo, Campania, Calabria e Puglia: 10 scali) si raggiunge appena l'1,28%. Su 47 aeroporti italiani, da 12 (due del Sud) non parte un chilo di merce. Certo le cose cambiano, spesso in fretta. Ma anche l'eventuale opzione di voli commerciali, più che da Napoli, avrebbe opposizioni da altri scali in regioni vicine. Un risiko complicato da affrontare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Aeroporto, svolta Cilento sprint per metro e strade

## CARLO BORGOMEO PRESIDENTE GESAC: «BUON PRIMO ANNO ADESSO MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ E L'OFFERTA TURISTICA»

Carmen Incisivo

Inviata

PONTECAGNANO FAIANO Aeroporto Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento. La nuova denominazione dello scalo salernitano campeggia, incurante delle polemiche che si trascinano da giorni, sulla facciata che accoglie i turisti in viaggio da e verso Salerno mentre nella sala imbarchi, allestita per l'occasione dal team di Gesac, non si risparmiano le stilette tra il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca e i sottosegretari al Mit Antonio Iannone e Tullio Ferrante sia sull'integrazione del nome dell'aeroporto che su chi abbia investito di più e meglio per lo scalo e per i servizi a corollario. I primi difendevano la scelta che avrebbe «ridato dignità a un territorio», il secondo chiedeva il riconoscimento di realtà come «Paestum, il Vallo di Diano e l'Agro nocerino sarnese». Sul ring, a far da arbitro, c'è il presidente Gesac e Assaeroporti Carlo Borgomeo che ricorda gli investimenti della società di gestione e traccia la rotta del futuro di quello che è un polo aeroportuale a tutti gli effetti. La presentazione ufficiale alla stampa e agli ospiti istituzionali della nuova denominazione, tra la firma dell'ordinanza da parte di Carlo Marfisi, direttore territoriale Campania di Enac e lo scoprimento della targa di colore azzurro, è stata infatti l'occasione per consegnare "visioni" sullo scalo salernitano, al netto della denominazione. «Una scelta fortemente simbolica e strategica, che punta a valorizzare un territorio di straordinaria bellezza paesaggistica e culturale» fa sapere Gesac. «Credo - ha detto, invece, il presidente Enac, Pierluigi Di Palma - che sia una giornata importante perché c'è un riconoscimento alla mobilità aeroportuale come qualche cosa che determina lo sviluppo economico del territorio, offrendo anche grandi opportunità ai ragazzi nel trovare occupazioni importanti». Sulla necessità di potenziare l'accessibilità allo scalo, accelerando per i progetti del prolungamento della metropolitana leggera e della nuova viabilità, ha insistito il presidente Gesac Borgomeo: «siamo molto ottimisti - ha detto - è stato un primo anno contraddistinto da ottimi risultati, adesso bisogna potenziare le infrastrutture e l'offerta turistica».

### LA NOVITÀ

Un primo massiccio restyling della viabilità della zona aeroportuale sarà oggetto di un incontro previsto nei prossimi giorni nell'ambito del quale Gesac incontrerà la Provincia di Salerno che si prepara a ricevere un finanziamento da 19,2 milioni dalla Regione Campania, a valere su fondi Fsc, proprio allo scopo di cambiare radicalmente il sistema viario che conduce all'aeroporto e che si prepara a stravolgere impatto visivo e funzionale di una zona che per anni è stata preda di degrado e abbandono. Gli interventi effettuati negli ultimi due anni dai Comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano, che pure hanno fatto uno sforzo notevole in tal senso, sono riusciti solo in parte in questa missione che necessita di una visione più prospettica e soprattutto di maggiori investimenti. Il progetto è alle battute iniziali ma l'obiettivo è portarlo a termine più velocemente possibile.

### IL COLLEGAMENTO

Giugno 2027 è, invece, il termine fissato per chiudere la partita del prolungamento della metropolitana leggera di Salerno che darà uno sprint fondamentale ai collegamenti e all'integrazione del sistema di mobilità a servizio dello scalo aeroportuale. L'investimento complessivo, in questo caso, è di 250 milioni di euro. Ma il presidente De Luca guarda già oltre e rilancia l'idea di prolungare ulteriormente il tracciato della linea ferrata fino ad Eboli ampliando, così, la zona interessata dal sistema di mobilità integrata fondamentale per dare uno sprint vero al futuro dello scalo. Scalo che si prepara al potenziamento infrastrutturale definitivo: a gennaio dovrebbe essere pronto il secondo terminal - quello che sarà poi a servizio dell'aviazione privata - che consentirà l'abbattimento e la ricostruzione del terminal e dell'aerostazione attualmente attivi evitando, al contempo, uno stop delle attività.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Ascoltate le istanze dei territori, stop alle polemiche»

## SOSTEGNO BIPARTISAN ALLA DECISIONE DI INTEGRARE IL NOME COMPLETO DELLO SCALO LA SODDISFAZIONE DEL MINISTRO SALVINI

### LE REAZIONI

Viene accolta, da più parti, con entusiasmo l'ufficializzazione della nuova denominazione dell'aeroporto di Salerno-Costa d'Amalfi, che da ieri include anche il Cilento. Il presidente del Parco nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, Giuseppe Coccorullo, sottolinea che «non è una questione campanilistica. Siamo contentissimi». «La costa cilentana - aggiunge - può essere un volano di sviluppo e di turismo per l'intera provincia. Siamo convinti che tutti dobbiamo fare di più per dare un'offerta turistica sempre migliore sui territori. È una grande operazione di marketing. È una richiesta che era arrivata dai territori. Ringraziamo i sottosegretari Iannone e Ferrante per l'iniziativa».

### LE VOCI

Per la deputata di Fratelli d'Italia, Imma Vietri, «la grande attenzione riservata dal nostro Governo all'aeroporto salernitano è la conferma che oggi, dopo anni di chiacchiere dei governi di centrosinistra, si è intrapresa finalmente la strada giusta per rendere la nostra provincia sempre più competitiva a livello nazionale e non solo». Il deputato del Pd, Piero De Luca, evidenzia che è «un'occasione importante per ribadire che l'impegno profuso in questi anni dalla Regione Campania per realizzare un'infrastruttura strategica come questa è stato giusto e lungimirante. I dati lo dimostrano con chiarezza: oltre 370mila passeggeri in un solo anno di vita operativa rappresentano un risultato eccezionale». Il deputato della Lega, Attilio Pierro, rimarca che, «con la nuova denominazione dell'aeroporto di Salerno, la Lega e il ministro Salvini offrono un'occasione di riscatto al Cilento che, così, vedrà finalmente valorizzato il suo territorio, le sue bellezze e il patrimonio immenso che è giusto promuovere e valorizzare, nell'ottica anche di un potenziamento dell'offerta turistica». E assicura, poi, che «il prossimo passo per rendere ancora più centrale l'aeroporto di Salerno ci vedrà impegnati a lavorare in sinergia con gli amministratori locali per dare operatività al collegamento ferroviario e stradale tra l'infrastruttura e la città». Il sindaco di Bellizzi, Mimmo Volpe, nel ribadire che «tutto ciò che si fa per il territorio è positivo e che bisogna vedere anche il ritorno», dice: «Guardiamo avanti, al futuro. Credo che dobbiamo lavorare in sinergia per abbassare i costi e per creare la migliore assistenza possibile ai passeggeri». Per il consigliere regionale del M5s, Michele Cammarano, con la nuova denominazione dell'aeroporto, «segniamo un momento storico per il nostro territorio». E spiega: «Non è solo un cambio di nome, ma il riconoscimento ufficiale di un'identità territoriale forte e coesa, che unisce due poli turistici e culturali straordinari. Adesso, serve un cambio di passo. Bisogna investire in infrastrutture, trasporti e servizi».

ni.ca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Infrastrutture, si accelera su strade e metro leggera

## Pontecagnano: Regione e Mit puntano a migliorare l'accessibilità all'aeroporto Pronti 19,2 milioni per i cantieri della Provincia, entro il 2027 la nuova linea su ferro

### LE OPERE

Carmen Incisivo

Inviata

PONTECAGNANO FAIANO L'accessibilità all'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento e la connessione dello scalo con le destinazioni turistiche che lo circondano è una sfida rilanciata e condivisa da tutti gli attori istituzionali che ieri mattina hanno partecipato allo scoprimento della nuova denominazione. Il primo a farlo è stato proprio il presidente di Gesac e Assoaeroporti Carlo Borgomeo, cui hanno fatto eco sia i due sottosegretari al Mit Tullio Ferrante e Antonio Iannone sia il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca. L'obiettivo comune è evitare che l'aeroporto resti una cattedrale nel deserto e che chi atterra possa muoversi agevolmente verso le località di interesse. Si riparte, dunque, dalla metropolitana leggera di Salerno che collegherà il capoluogo con l'aeroporto attraverso una linea ferrata dedicata mentre si comincia a lavorare alla rete viaria che, nonostante i numerosi interventi spot portati avanti negli ultimi due anni dai Comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano - essenziali per eliminare gran parte del degrado che attanagliava un'area vasta ed abbandonata da anni - necessita di una progettualità più strutturata e soprattutto di maggiori investimenti.

### LA NOVITÀ

Proprio su quest'ultimo punto arriva un'importante novità: pronto un finanziamento da 19,2 milioni di euro che la Regione erogherà in favore della Provincia di Salerno, soggetto attuatore della progettualità. Nei prossimi giorni è prevista una riunione tra l'ente e Gesac per raccogliere le esigenze legate alla progettazione del primo vero maxi intervento di restyling della viabilità d'accesso all'aeroporto con relativi parcheggi che sarà realizzato con fondi regionali Fsc. L'intento è infrastrutturare quanto più possibile quell'area non solo per agevolare i flussi da e verso l'aeroporto ma anche per connettere lo scalo con il territorio. Per anni, infatti, la zona è rimasta pressoché isolata accumulando un gap infrastrutturale che oggi rischia di rappresentare un ostacolo al pieno sviluppo delle attività dello scalo. È stato, invece, il sottosegretario Iannone (Fdi) a lanciare l'idea di una o più bretelle che possano connettere maggiormente la costa a sud del capoluogo con le aree interne del Vallo di Diano e degli Alburni che, assieme al Cilento, rappresentano la vera sfida di potenziamento dell'offerta turistica salernitana contribuendo anche a combattere l'overtourism.

### LA LINEA FERRATA

Sul fronte dei collegamenti su ferro, invece, il progetto della metropolitana leggera è in fase più avanzata sebbene la data di fine lavori sia prevista per la metà del 2027. L'investimento complessivo per dotare l'aeroporto di un sistema integrato di mobilità è di 250 milioni di euro. Il cantiere nella città di Salerno è già aperto, il prolungamento della linea esistente - che va dal centro del capoluogo fino alla zona ospedaliera - fino a Pontecagnano Faiano prevede la realizzazione di una linea a semplice binario lunga circa nove chilometri «in affiancamento al binario dispari della linea a doppio binario Salerno - Battipaglia - si legge nel progetto di Rfi - il tracciato ha inizio nella stazione di Arechi, punto terminale dell'attuale tratto in esercizio della metropolitana di Salerno e termina nei pressi dell'Aeroporto». Due le nuove fermate previste, al netto di quella dedicata allo scalo: una tra la zona Arechi e Pontecagnano, preceduta dal posto d'incrocio, in posizione traslata rispetto allo studio di fattibilità della prima fase, al fine di evitare abbattimenti ed espropri in località Arechi e una seconda in località Sant'Antonio nel territorio di Pontecagnano. Nel progetto Rfi però cerca di guardare oltre prevedendo quelli che potranno essere gli sviluppi futuri della tratta immaginando, per questa seconda stazione, «la realizzazione di una nuova fermata sia sulla linea metropolitana che sull'attuale linea Salerno-Battipaglia». Un nodo cruciale che permetterebbe così di garantire un facile collegamento anche con la linea storica che, a sua volta, permetterebbe l'accesso diretto all'Alta velocità su cui pure il governo sta investendo notevolmente, come ricordato dal sottosegretario Ferrante.

# Aeroporto, un nuovo nome e altri veleni

L'aggiunta Cilento non va giù a De Luca. E Iannone va all'attacco: «Per 10 anni non ha fatto nulla per l'area Sud»

L'aeroporto di Salerno ufficialmente da ieri non si chiama più solo Costa d'Amalfi ma anche Cilento. Alla cerimonia di intitolazione di ieri mattina hanno preso parte il presidente di Gesac, Carlo Borgomeo, il presidente Enac, Pierluigi Di Palma, i sottosegretari Antonio Iannone e Tullio Ferrante e il governatore Vincenzo De Luca. La nuova denominazione, secondo i promotori dell'iniziativa, dovrà rappresentare un'azione di marketing territoriale per consentire di promuovere e far conoscere anche le aree della provincia a sud di Salerno e in particolare la costa cilentana.

Ma non è di quest'avviso De Luca: «Non mi pare un fatto rivoluzionario - sostiene il presidente della Regione - la cosa importante era aprire l'aeroporto con i fondi della Gesac e con i fondi della Regione. Dopo decenni di chiacchiere al vento, si è realizzata un'infrastruttura decisiva per lo sviluppo della regione e della provincia di Salerno». E per non scontentare nessuno, De Luca propone di allargare ancora di più la denominazione dello scalo, tenendo conto che «non è una denominazione commerciale perché alla fine si parlerà di aeroporto di Salerno». Perciò il governatore - che già negli scorsi giorni non le aveva mandate a dire sulla questione del nome dello scalo, sussurrando il suo desiderio di intitolarlo al poeta Alfonso Gatto - suggerisce di aggiungere anche «Vallo di Diano e Agro Sarnese Nocerino, che è la zona più densamente popolata della nostra provincia, così in qualche modo completiamo l'immagine di identità territoriale dell'aeroporto di Salerno».

Si meraviglia per le polemiche sulla nuova denominazione, invece, il sottosegretario Iannone che risponde a De Luca, sulla precedente proposta del governatore d'intitolare lo scalo proprio a Gatto. «Poteva farlo anche prima - sostiene il senatore salernitano di Fratelli d'Italia - così come poteva fare prima, in questi dieci anni, il collegamento dell'aeroporto con la ferrovia. Noi abbiamo

bisogno di fare in modo che i turisti da qui possano arrivare velocemente ed economicamente nel Cilento. E invece oggi un turista che arriva qui e prende un taxi per arrivare nel Cilento spende più di taxi che di aereo. Vi sembra possibile? Allora io credo che questa azione sia utile alla promozione, ma è l'inizio di una nuova filosofia che il Governo, insieme ad una rinnovata Regione, insieme al Parco Nazionale del Cilento, insieme ai sindaci della parte sud, devono portare avanti. Noi dobbiamo allacciare l'aeroporto di Salerno con la ferrovia e nelle stazioni del Cilento i turisti devono trovare il servizio pubblico che li porta nelle strutture ricettive». Per Iannone è «troppo facile venire qui a festeggiare i compleanni, ad annunciare i numeri e poi dire agli operatori economici organizzatevi perché oggi avete l'aeroporto: il pubblico che cosa ha fatto in questi 10 anni per la parte sud della provincia? Veramente è una polemica che non capisco non solo del governatore

ma anche di qualcuno che per andargli dietro porta in Camera di commercio questi santoni del marketing che alla fine producono soltanto consulenze ben pagate, con centinaia di migliaia di euro che fanno molta analisi e zero terapia».

Le polemiche sulla denominazione, dunque, hanno tenuto banco anche nella cerimonia di ieri in cui sono stati sottolineati i dati raggiunti dallo scalo salernitano: positivo il bilancio del primo anno di attività, che si è chiuso con 370mila passeggeri, segnando la nascita del sistema aeroportuale campano gestito da un unico soggetto - Gesac - in una logica di sistema integrato e complementare. Ma lo sguardo è rivolto al futuro e agli altri interventi da realizzare: in particolare, la prima fase di sviluppo ha comportato investimenti per circa 80 milioni di euro, su un totale programmato di 223 milioni di interventi in corso di definizione.

(g.d.s.)

F. PROSDOCIMO - A. SERRA



La cerimonia di ieri mattina per la nuova denominazione dell'aeroporto di Salerno

## LA PROPOSTA

### «Usiamo i droni per salvare le vite dei lavoratori»

La Spinelli della Feneal Uil chiede misure drastiche per frenare il boom di infortuni

Gli infortuni sul lavoro a Salerno e provincia sono sempre di più, soprattutto nel comparto dell'edilizia. E, allora, Patrizia Spinelli, segretario provinciale della Feneal Uil, propone il controllo dei cantieri con i droni. «La sicurezza sul lavoro in Campania - evidenzia la sindacalista - continua a rappresentare un'emergenza nazionale, con numeri allarmanti che non possono più essere ignorati. Nei primi cinque mesi del 2025 si sono contati ben 386 morti sul lavoro in regione, di cui 277 avvenuti direttamente sul posto di lavoro e 109 durante il tragitto. Una situazione grave che riguarda in modo particolare la provincia di Salerno, dove tra il 2022 e il 2024 si sono verificati quasi 23.000 infortuni, con 89 vittime. Il fenomeno



degli incidenti sul lavoro si conferma quindi come una piaga difficile da contrastare. Nel solo 2024, la provincia di Salerno ha registrato 10 morti sul lavoro, dati che fanno riflettere sull'urgenza di inter-

Chiesto l'utilizzo dei droni per prevenire gli incidenti sul lavoro a Salerno

strumenti all'altezza dei tempi. I droni, già ampiamente utilizzati in ambito industriale e ambientale, possono diventare una risorsa chiave anche per il monitoraggio dei cantieri: sorvoli rapidi, rilievi visivi ad alta definizione, mappatura dei rischi, raccolta di prove per incidenti o situazioni di irregolarità - sostiene -. Perciò proponiamo con forza l'attivazione di un progetto pilota regionale per l'impiego dei droni nel controllo dei cantieri».

Per la sindacalista si tratterebbe di «un'iniziativa concreta e innovativa» che consentirebbe di «velocizzare gli interventi ispettivi, prevenire incidenti prima che accadano, supportare tecnicamente gli enti preposti alla vigilanza, creare nuova occupazione

specializzata nel settore della sicurezza e della tecnologia». I vantaggi, tuttavia, sarebbero anche altri: «In un contesto sempre più segnato dagli effetti del cambiamento climatico - spiega Spinelli - con temperature estreme e ondate di calore sempre più frequenti, i droni possono diventare strumenti fondamentali anche per verificare il rispetto delle misure previste dal decreto regionale per la tutela dei lavoratori esposti al caldo. Sorvolare i cantieri e monitorare l'effettiva sospensione o riorganizzazione delle attività nelle ore critiche, l'installazione di aree ombreggiate, la presenza di acqua e ripari adeguati, significa fare prevenzione vera».

A detta della Spinelli sarebbe una vera e propria rivoluzione e «ora più che mai ci sono le condizioni per farlo, con il supporto delle istituzioni e la collaborazione tra parti sociali, enti ispettivi, sanitari e territoriali».

Gaetano de Stefano

REPORTAGE DI ANTONIO

Il fatto - Sulla struttura dello scalo, adesso campeggia la scritta "Salerno, Costa d'Amalfi e del Cilento" voluta dal senatore

# Cilento nel nome dello scalo, Iannone: "Nuova iniziativa di crescita"



I sottosegretari al Mit Ferrante e Iannone

di Arturo Calabrese

Tra i fautori della nuova denominazione dell'aeroporto di Salerno, a cui è stato aggiunto il toponimo Cilento, c'è il senatore di Fratelli d'Italia Antonio Iannone che fortemente ha voluto ciò, ascoltando i comprensori. «Da anni questa aspirazione del territorio non trovava concretizzazione. E come primo atto del mio arrivo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme al collega Ferrante, abbiamo richiesto ad Enac di inserire il Cilento nella denominazione dello scalo. Enac, in pochissimi giorni, ha accolto e pro-

ceduto sanando quella che era una mancanza storica. Il Cilento è l'altra costa bellissima di cui dispone la provincia di Salerno e peraltro è quella che ha maggiore bisogno di essere promozionata ed internazionalizzata. L'operazione serve a questo, a dare inizio ad una nuova strategia che valorizzi la parte sud di Salerno che è uno scrigno ancora da aprire con potenzialità immense. A chi polemizza dico che mi meraviglia che non sia stata resa al Cilento la dignità che merita già in passato. Sono certo che questa semplice azione porterà più promozione di tanti annunciati piani che producono solo

consulenze per Santoni del marketing territoriale che fanno tante analisi e zero terapie». Iannone è stato recentemente nominato sottosegretario al Mit e in-

**"Questa semplice azione porterà più promozione di tanti annunciati piani"**

sieme al collega Ferrante di Forza Italia (nella foto), può intestarsi questa novità. E chiaro che non basta il nome nella denominazione dello scalo, ma occorrono investimenti strutturali per collegarlo alla ferrovia e servizi pubblici di mobilità per fare in modo che i turisti possano giungere in modo più rapido ed economico le strutture ricettive del Cilento. Anche su

che tra l'altro è anche membro della Commissione Antimafia e del Comitato d'inchiesta sul Sistema Cilento e sull'uccisione del sindaco pescatore Angelo Vassallo, conosce molto bene il territorio e sa che una nomenclatura è un qualcosa di simbolico ma anche di fortemente attrattivo e che soprattutto ci sia molto da lavorare perché si devono recuperare anni di ritardo. «Io credo che a partire dalla denominazione di questa mattina bisogna sposare una nuova filosofia dove Governo centrale, una nuova Regione Campania, il Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano ed Alburni e i Sindaci facciano tutti la propria parte per lo sviluppo di un territorio magnifico che trova ancora inespresse le sue possibilità». Presenti all'inaugurazione anche numerosi

**Presente una folta delegazione di FdI proveniente proprio dal Cilento**

Aeroporto di Salerno  
Costa d'Amalfi e del Cilento



questo mi meraviglio che oggi faccia polemica ed ironia chi per dieci anni non ha fatto nulla di tutto ciò e viene al compleanno a dire agli operatori economici 'organizzatevi'. C'è bisogno di fare un lavoro da zero e si parte dal posizionamento del territorio: il Cilento è addirittura confuso con Salento e questo spiega che esiste un problema di promozione nazionale prima ancora che internazionale». Il senatore,

esponenti locali del partito di Giorgia Meloni: una folta delegazione cilentana si è mossa per partecipare alla cerimonia, per far sentire la propria vicinanza e per portare i complimenti e i ringraziamenti al senatore. «Il Cilento - chiosa Iannone - ha enormi possibilità e da oggi ci sarà un elemento in più di crescita. Sono sicuro che adesso tutti insieme possono e possiamo iniziare a correre ancor di più».



3775502738



Seguici e trova LeCronache

www.cronachesalerno.it



LeCronache

Cronache

Il fatto - Ieri mattina il via ufficiale al nuovo nome, la soddisfazione del Viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture

# Aeroporto, ufficiale l'aggiunta Cilento nella denominazione dello scalo locale



La cerimonia di inaugurazione

di Arturo Calabrese

Lo scalo di Salerno si chiama ufficialmente "Aeroporto di Salerno, Costa d'Amalfi e del Cilento". Ieri c'è stata la cerimonia di intitolazione ufficiale alla presenza di Gesac, ente gestore, di numerosi amministratori locali, della Regione Campania e del Ministero dei Trasporti, rappresentato dai sottosegretari Tullio Ferrante e Antonio Iannone. Il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca, con la sua solita ironia, ha accolto favorevolmente l'aggiunta del toponimo, nonostante le sue iniziali reticose, ma ha dichiarato di non trovare rispettoso per gli altri territori questa novità. «Direi si debba anche aggiungere Vallo di Diano per la mitica certosa di Padula e l'Agro Sarnese Nocerino per le bellezze di quell'area. Solo Cilento non basta e infatti proporrei anche Paestum, giusto per dare visibilità a tutti». Da sottolineare i suoi commenti dei giorni scorsi nei quali ha dichiarato di non vedere di buon occhio la decisione. «Il cambio ufficiale di denominazione dell'aeroporto di Salerno, che rende omaggio anche alla costa cilentana, non è solo un passaggio simbolico ma un atto concreto di rilancio dello scalo che farà sempre più da volano allo sviluppo turistico, economico e sociale. È il frutto di un percorso che parte da lontano e guarda al futuro, un traguardo storico per il quale ho lavorato con determinazione fin dall'inizio del mio mandato nella consapevolezza delle enormi potenzia-

lità di crescita della provincia salernitana. Con il nuovo nome 'Costa d'Amalfi e del Cilento' lo scalo è pronto a spiccare il volo e, con esso, l'intero territorio - le parole del sottosegretario di Forza Italia Ferrante - questo è un giorno di svolta che rafforza il legame funzionale dell'aeroporto con tutto il territorio provinciale e, includendo nel nome entrambe le aree costiere, ne raddoppia la capacità attrattiva. Mai come in questo caso, l'unione fa la forza. Valorizzare anche il Cilento accanto alla Costa d'Amalfi incrementa la competitività dello scalo ma risponde anche ad un desiderio sentito e condiviso dalla comunità cilentana che, sin da quando ho assunto il mio incarico, ho voluto raccogliere per dare la giusta visibilità e dignità anche ad essa e alle aree interne. Ora l'obiettivo è accelerare sul completamento della metropolitana di Salerno, un'opera che seguo con grande attenzione affinché lo scalo sia pienamente integrato nella rete trasportistica del territorio in un'ottica di intermodalità. I primi 3 km saranno ultimati per giugno 2026 mentre i successivi 6 km entro il 2027. In prospettiva, con la possibilità di prolungare la metro fino alla connessione con la nuova linea ad alta velocità Salerno - Reggio Calabria. Oggi dimostriamo che questo territorio può avere ambizioni più grandi di quanto hanno prospettato le politiche miopi del passato: per Salerno, l'aeroporto 'Costa d'Amalfi e del Cilento' - conclude Ferrante - rappresenta un emblema di riscatto, di rinascita e di rin-

“  
L'ironia di FdI Cilento Nord: "aggiungiamo Torchiara, ricordiamo paese importante"  
”

novato orgoglio». «Segniamo un momento storico per il nostro territorio - dichiara il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Campania, Michele Cammarano - non è solo un cambio di nome, ma il riconoscimento ufficiale di un'identità territoriale forte e coesa, che unisce due poli turistici e culturali straordinari. Se oggi possiamo sancire questo passo in avanti, è grazie a un impegno politico concreto, sostenuto con il compianto senatore Francesco Castiello, figura chiave durante il Governo Conte. Fu grazie a lui che ottenemmo il decreto interministeriale firmato dai ministri Toninelli e Tria. È una vittoria simbolica, ma anche politica, che rafforza la nostra identità e apre nuove prospettive per tutto il comprensorio. Adesso, serve un cambio di passo. Bisogna investire in infrastrutture, trasporti e servizi per trasformare davvero l'aeroporto in un hub strategico. Solo così il territorio potrà decollare». «Un'iniziativa fortemente richiesta dai territori, in particolare dalle comunità locali e dalle imprese turistiche della zona sud della provincia di Salerno - dice la deputata

“  
"Estenderei anche al Vallo di Diano, all'Agro Sarnese Nocerino e a Paestum"  
”



Imma Vietri - l'obiettivo è farlo diventare un polo sempre più attrattivo e funzionale, valorizzando anche la costa cilentana e le aree interne, fungendo da volano per lo sviluppo turistico, economico e sociale». «La giornata di oggi è altamente simbolica per il nostro territorio - dice l'onorevole del Pd Piero De Luca - a pochi giorni dal primo anno di attività operativa dello scalo, celebriamo la nuova denominazione dell'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi, che include anche il riferimento al Cilento, territorio di straordinario valore turistico, culturale e paesaggistico. Un'occasione importante per ribadire che l'impegno profuso in questi anni dalla Regione Campania per realizzare un'infrastruttura strategica come questa è stato giusto e lungimirante. I dati lo dimostrano con chiarezza: oltre 370.000 passeggeri in un solo anno di vita operativa rappresentano un risultato eccezionale. Lo scalo salernitano si conferma sempre più un punto di riferimento nazionale e internazionale, con una prospettiva concreta di crescita che punta a superare i 3 milioni di passeggeri nei prossimi anni. Un volano di sviluppo

per il turismo, per l'internazionalizzazione delle imprese e per la creazione di economia e nuovi posti di lavoro, in una provincia che ne ha un bisogno concreto. La Regione Campania ha creduto in questo progetto fin dall'inizio, costruendo una vera rete aeroportuale campana in sinergia con GESAC e difendendo risorse fondamentali anche nei momenti più difficili. Ora serve completare il lavoro. Chiediamo al Governo di fare la sua parte, evitando ulteriori tagli alle risorse destinate al Mezzogiorno, come quelli effettuati al fondo perequativo infrastrutturale. Ed è fondamentale poi attuare in modo pieno e nei tempi previsti il PNRR, soprattutto per quanto riguarda le grandi infrastrutture ferroviarie, la cui spesa purtroppo oggi è ferma intorno al 15%, in gran parte per responsabilità del Ministero delle Infrastrutture». A margine dell'incontro e delle varie dichiarazioni, spunta la proposta provocatoria del gruppo Cilento Nord di Fratelli d'Italia: «Aggiungiamo anche "Torchiara" - dice il coordinatore Modesto Del Mastro - ricordiamo un paese che dato i natali ad un importante politico cilentano».

Il fatto - Durante manifestazione all'aeroporto, il presidente difende le sue politiche e attacca Antonio Valiante

# “Sanità Regione Campania risanata, abbiamo ereditato situazione tragica”



Il presidente De Luca

di Arturo Calabrese

È scatenato Vincenzo De Luca. Il presidente della Regione Campania, durante il suo intervento alla cerimonia di intitolazione dello scalo aeroportuale di Salerno, ha difeso i suoi dieci anni alla guida dell'ente e ha attaccato duramente i suoi predecessori, in particolare chi ha amministrato negli anni '90 e negli anni 2000. Il riferimento, chiaro, è stato ad Antonio Bassolino e ad Antonio Valiante. Quest'ultimo è storico

personaggio politico cilentano il quale ha guidato la Regione come vice di Bassolino. Scomparso nel 2019, Antonio Valiante ha un figlio, Simone, anch'egli politico. Già deputato, ora è sindaco di Cuccaro Vetere, il paese natale. Ed è proprio lui ad intervenire nel merito, rispondendo direttamente a De Luca che definisce “smemorato del Cilento”. «Più di una persona mi ha chiesto se De Luca si stesse rivolgendo a me - le sue parole - effettivamente lo sguardo era insistentemente rivolto a me e mio padre è stato asses-

sore regionale. Non vedo altri

“  
De Luca attacca i predecessori e Valiante, vicepresidente per dieci anni  
”

familiari di assessori regionali.

**Simone Valiante: “Lui è lo smemorato del Cilento ma io ho un'ottima memoria”**

Per mio padre non posso rispondere. Posso solo apprezzare il garbo noto, tra l'altro, di citare chi non c'è più. Il problema di De Luca che io difetto di molte cose, ma non di memoria. Ecco perché ho il dovere di ricordare al presidente i venti anni di ritardo dello scalo salernitano e a quali ostacoli sono riferibili. Lui ne sa qualcosa e i testimoni viventi sono Mimmo Volpe ad Ennio Cascetta. Se, poi, parliamo di sanità, l'operazione di risanamento è iniziata già dalla fine del mandato di Bassolino, con Caldoro e poi con lui. Ma negli ultimi dieci anni a quale prezzo per la sanità, in particolare, del sud della Provincia? Ho sentito parlare di ospedale di Agropoli, per esempio. E come dimenticare la regia politica dell'accorpamento dell'Asl unica che ha condannato la sanità del sud della provincia, a differenza di altre realtà, a proposito di Antonio Valiante, l'unica con i bilanci in attivo? - ragiona - dopodiché nessuno disconosce i sacrifici ed il lavoro di questi anni. Non mi piace la propaganda, se mai, mi piace parlare di problemi nel merito. Evito, poi, di ricordare episodi personali ed istituzionali, perché dovrei ricordare

tante vicende vissute con e senza mio padre, che appunto non c'è più. Mio padre ed il suo lavoro meritano rispetto. Stendiamo un velo pietoso e comprendiamo il momento difficile ed il naturale decorso del tempo. Ognuno ha il suo stile. Io non lo cambierei con quello di De Luca e volentieri quando vuole, invece, lo invito ad un confronto pubblico sugli ultimi venti anni di politica in provincia di Salerno, perché io di memoria ne ho tanta, anche da raccontare». Insomma, le parole di De Luca non sono piaciute a molti, soprattutto in merito al Cilento e ad Antonio Valiante il quale, per ovvi motivi, non può difendersi e che però è divenuto oggetto degli attacchi di un presidente di Regione durante un incontro pubblico. Ma l'invettiva su Valiante non è stata l'unica: secondo De Luca, i milioni di euro che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha stanziato per i comuni non sono abbastanza e ancora è colpa del Governo centrale se la sanità in Campania ha problemi dato che da Roma sono periodici gli scippi sui fondi sanitari. Insomma, un De Luca contro tutti che non lesina attacchi.

Il fatto - Il Ministro per le Disabilità in visita al Festival: “Superare le barriere culturali, produrre buona comunicazione”

## Locatelli: “Giffoni luogo dell'accoglienza e dell'inclusione, qui la persona è al centro”

“Giffoni è un luogo molto vivace, una grande opportunità per i ragazzi, ma direi per i bambini da dove può e deve partire il cambiamento. È una grande opportunità. Qui si pratica accoglienza ed inclusione, avendo a riferimento la persona, le persone che devono sempre essere al centro”, a dirlo è il Ministro per le Disabilità, Alessandra Locatelli, nel corso della sua visita a #Giffoni55. A guidarla nei luoghi del festival è il fondatore di Giffoni, Claudio Gubitosi. Inclusione, accessibilità, comunicazione per affermare il diritto di ogni persona a vivere pienamente: “Parliamo di accessibilità universale - ha detto - che comprende anche le barriere sensoriali e comunicative. Oltre a quelle architettoniche che sono le più note. Essere esclusi dall'informazione, dalla possibilità di comunicare con gli altri significa essere esclusi dalla cittadinanza stessa. E cittadinanza

vuol dire lavoro, scuola, vita sociale e ricreativa.” C'è una questione culturale che è una montagna da scalare e c'è una questione legata alla comunicazione. Come si comunica la disabilità? Poco e male, è il parere del Ministro che lancia un appello forte al mondo dell'informazione: “Serve - ha detto - una comunicazione corretta, che metta davvero la persona al centro. Chi si occupa di informazione deve essere formato e usare un lessico adeguato. Troppo spesso, invece, la comunicazione è ancora intrisa di pietismo.” Il Ministro ha ricordato le tante attività sportive e ricreative straordinarie che si tengono sui territori e che meriterebbero le prime pagine, non solo piccoli trafiletti: “Al riguardo - dice - abbiamo avviato collaborazioni con giornali ed emittenti proprio per dare voce a queste esperienze. Abbiamo organizzato il primo G7 della

Disabilità, e se ne è parlato un po' di più, ma non possiamo pensare che si debbano fare sempre eventi giganteschi per avere visibilità”. Al centro dell'azione del suo ministero è la riforma della disabilità: “Abbiamo creato un fondo unico da 800 milioni di euro. Quando sono arrivata al Ministero abbiamo dovuto implementare la legge di riforma con tre decreti attuativi. A regime, la riforma può impiegare 435 milioni l'anno. A questi si aggiungono 260 milioni per autonomia e comunicazione, 70 milioni per il trasporto accessibile, 22 milioni per le assunzioni di persone con disabilità, 30 milioni per attività ricreative legate all'autismo e, ancora, interventi per il turismo accessibile e le periferie inclusive”. Con quale obiettivo? Quello di dare stesse opportunità e stessi diritti a tutti: “Dobbiamo scardinare pratiche sba-

gliate - ha spiegato il Ministro Locatelli - che non sono più adeguate al mondo di oggi. Le persone con disabilità hanno diritto di muoversi, decidere e scegliere. In Europa ci sono 100 milioni di persone con disabilità: chi può tirarsi fuori? Potrebbe partire proprio da voi una campagna di comunicazione positiva, per cambiare il modo in cui si guarda alla disabilità”. Infine, la scuola. Come destigmatizzare la disabilità in ambito scolastico? Le chiedono dalla sala: “Innanzitutto - dice - servono insegnanti di buon senso. Ma dobbiamo lavorare insieme per cambiare le cose. Tutti dobbiamo guardare nella stessa direzione, evitando scorciatoie. Serve sacrificio. Poi c'è un altro aspetto, quello del bullismo. Serve coraggio. Denunciare, parlare, non accettare il silenzio. È un lavoro difficile, ma senza fatica non si arriva in cima”.

# **Autorità portuale Tirreno tutti con Annunziata «Così difendiamo Napoli»**

**Riunione dell'organismo di partenariato «Non c'è spazio per la  
sabbia di Bagnoli»**



Antonino Pane

La Coppa America si deve fare e Napoli deve essere il suo palcoscenico più bello. Quello che non si può fare, è sacrificare il porto di Napoli e vanificare anche le centinaia di milioni spesi con il Pnrr. L'organismo di Partenariato (il parlamentino del porto) ieri mattina si è riunito di urgenza, su richiesta del commissario Andrea Annunziata. Il tema centrale è stato la Coppa America e il possibile utilizzo del porto di Napoli per accogliere i sedimenti di Bagnoli. È stata fornita una completa informativa. Il commissario Annunziata e il segretario Grimaldi hanno rappresentato l'impossibilità di accogliere anche un solo metro cubo dei sedimenti di Bagnoli perché nelle casse di colmata entrerà appena la sabbia degli escavi del porto diventati urgentissimi. L'organismo di Partenariato nel documento finale ha espresso «il più ampio apprezzamento nei confronti del presidente uscente Andrea Annunziata e del segretario Giuseppe Grimaldi per il lavoro svolto

nell'ultimo quadriennio ed anche per aver difeso energicamente, in questa recente occasione, gli interessi del porto di Napoli».

## IL DISSENSO

Inoltre il parlamentino ha invitato Annunziata e Grimaldi a rappresentare, in ogni sede istituzionale, il più ampio dissenso dell'intero cluster portuale nei confronti di ogni iniziativa che possa produrre nocimento al porto di Napoli, impedendo o rallentando gli interventi di dragaggio dei fondali che risultano assolutamente necessari per garantire la funzionalità dello scalo in condizioni di sicurezza. Nel documento si auspica anche che si possa fare chiarezza sulle improprie, inesatte e infondate informazioni che hanno portato la struttura commissariale delegata alla bonifica di Bagnoli a valutare soluzioni inaccettabili per il porto di Napoli. La crescita del porto va implementata ulteriormente con progetti di sviluppo che vedano una maggiore espansione verso una vocazione internazionale sfruttando le enormi potenzialità di retroportualità degli interporti presenti nella Regione Campania.

## LA RIUNIONE

Alla riunione hanno partecipato praticamente tutti i rappresentanti delle varie organizzazioni presenti nel porto di Napoli. E nessuno dei componenti ha rinunciato a prendere la parola. Tra gli intervenuti Tommaso Cognolato, ad del Terminal passeggeri Stazione Marittima e presidente nazionale di Assiterminal; Pasquale Legora de Feo, ad dei terminal Consteco e Soteco, e presidente nazionale di Fise Uniport; Francesco Tavassi per Confindustria; Marco Di Stefano per Confcommercio e Conftrasporto; Agostino Gallozzi per Assologistica; Gaetano Antimagnella per Federagenti; Domenico De Crescenzo per Fedespedi e Anasped, Fabio Carannante per Assarmatori e molti altri uditori o supplenti. Insomma una nutrita rappresentanza del Cluster portuale. Un coro unanime di consensi nei confronti della posizione di difesa del porto assunta da Annunziata e Grimaldi rafforzato con dichiarazioni molto energiche di Pasquale Legora de Feo che ha richiamato gli investimenti pubblici e la durata degli stessi per vedere terminata la darsena di levante. Pasquale Legora De Feo ha anche puntato il dito contro l'ex assessore della Giunta De Magistris, Mario Calabrese, per anni componente del Comitato Portuale e poi del Comitato di Gestione dell'Ente.

## LE ACCUSE

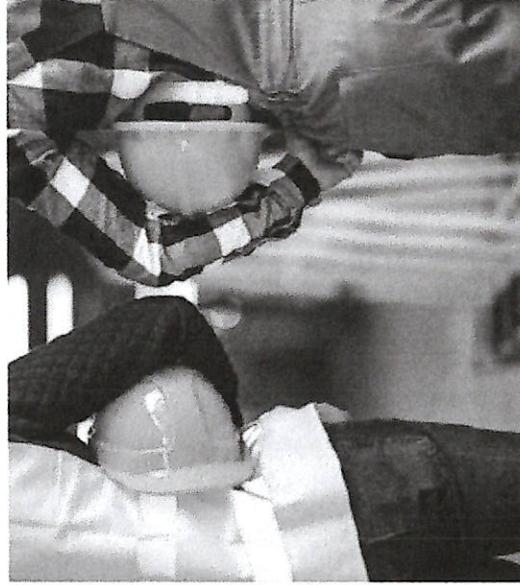
Secondo il rappresentante di Uniport sarebbe stato lui a non aver adeguatamente rappresentato all'Amministrazione comunale le esigenze del porto e l'impossibilità di accogliere materiali esterni. Sulla stessa linea anche tutti gli altri interventi di Tommaso Cognolato, Agostino Gallozzi, Gaetano Antimagnella, Francesco Tavassi, Marco Di Stefano che hanno ribadito con forza la ferma contrarietà alle opzioni ventilate dal Commissario di Governo, il pieno sostegno all'attività di contrasto posta in essere. Ma gli interventi, nessuno escluso, sono stati anche accompagnati da un sentito e corale apprezzamento per il lavoro svolto in questi anni da Andrea Annunziata ed hanno fatto trasparire in modo evidente il mancato apprezzamento per la discontinuità di Governance prospettata dal ministro Salvini. Al consenso a cui si sono uniti anche i rappresentanti di Cisl e Cgil che hanno riconosciuto, pur a valle di posizioni legittimamente conflittuali, il grande salto di qualità dei porti del sistema portuale del Mar Tirreno Centrale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# «Usiamo i droni per salvare le vite dei lavoratori»

La Spinelli della Feneal Uil chiede misure drastiche per frenare il boom di infortuni

Gli infortuni sul lavoro a Salerno e provincia sono sempre di più, soprattutto nel comparto dell'edilizia. E, allora, Patrizia Spinelli, segretario provinciale della Feneal Uil, propone il controllo dei cantieri con i droni. «La sicurezza sul lavoro in Campania - evidenzia la sindacalista - continua a rappresentare un'emergenza nazionale, con numerosi allarmanti che non possono più essere ignorati. Nei primi cinque mesi del 2025 si sono contati ben 386 morti sul lavoro in regione, di cui 277 avvenuti direttamente sul posto di lavoro e 109 durante il tragitto. Una situazione grave che riguarda in modo particolare la provincia di Salerno, dove tra il 2022 e il 2024 si sono verificati quasi 23.000 infortuni, con 89 vittime. Il fenomeno



Chiesto l'utilizzo dei droni per prevenire gli incidenti sul lavoro a Salerno

strumenti all'altezza dei tempi. I droni, già ampiamente utilizzati in ambito industriale e ambientale, possono diventare una risorsa chiave anche per il monitoraggio dei cantieri: sorvoli rapidi, rilievi visivi ad alta definizione, mappatura dei rischi, raccolta di prove per incidenti o situazioni di irregolarità - sostiene -. Perciò proponiamo con forza l'attivazione di un progetto pilota regionale per l'impiego dei droni nel controllo dei cantieri».

Per la sindacalista si tratterebbe di «un'iniziativa concreta e innovativa» che consentirebbe di «velocizzare gli interventi ispettivi, prevenire incidenti prima che accadano, supportare tecnicamente gli enti preposti alla vigilanza, creare nuova occupazione

degli incidenti sul lavoro si conferma quindi come una piaga difficile da contrastare. Nel solo 2024, la provincia di Salerno ha registrato 10 morti sul lavoro, dati che fanno riflettere sull'urgenza di inter-

venti efficaci e tempestivi per tutelare la salute e la vita dei lavoratori». Proprio per questo motivo la Spinelli auspica l'impegno della nuova tecnologia «E arrivato il momento di dotarci di

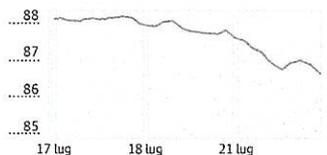
specializzata nel settore della sicurezza e della tecnologia». I vantaggi, tuttavia, sarebbero anche altri: «In un contesto sempre più segnato dagli effetti del cambiamento climatico - spiega Spinelli - con temperature estreme e ondate di calore sempre più frequenti, i droni possono diventare strumenti fondamentali anche per verificare il rispetto delle misure previste dal decreto regionale per la tutela dei lavoratori esposti al caldo. Sorvolare i cantieri e monitorare l'effettiva sospensione o riorganizzazione delle attività nelle ore critiche, l'installazione di aree ombreggiate, la presenza di acqua e ripari adeguati, significa fare prevenzione vera».

A detta della Spinelli sarebbe una vera e propria rivoluzione e «ora più che mai ci sono le condizioni per farlo, con il supporto delle istituzioni e la collaborazione tra parti sociali, enti ispettivi, sanitari e territoriali».

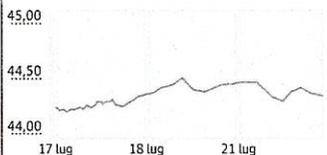
**Gaetano de Stefano**

RIPRODUZIONE RISERVATA

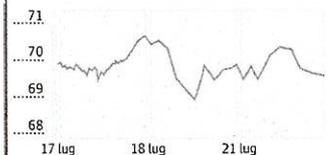
SPREAD BTP/BUND  
-1,99% 86,58



DOW JONES  
-0,04% 44.323,07



BRENT  
-0,2% 69,5\$



FTSE MIB  
40.166,6 -0,36%

FTSE ALL SHARE  
42.697,30 -0,37%

EURO/DOLLARO  
1,1690 +0,47%

## Trattativa sui dazi Usa la Ue punta a un rinvio Bessent: "Non c'è fretta"

IL PUNTO

### Il contratto degli enti locali in autunno

Ci sono "spiragli" per la stipula del contratto delle Funzioni Locali del triennio 2022-2024, solo che non si capisce bene quali siano. L'ennesima fumata nera di ieri si è lasciata dietro la sensazione che la firma sia vicina, anche se non dovesse arrivare al prossimo incontro, il 9 settembre. I termini di un possibile accordo sono però complessi. La Fp Cgil e la Uil Fpl chiedono maggiori risorse, che avvicinino l'aumento (ora al 6%) al 17% di inflazione cumulata. Gli altri sindacati sono invece già disponibili alla firma, ma le loro quote di rappresentanza non sono sufficienti a raggiungere la maggioranza. Al termine della riunione di ieri i delegati della Uil Fpl hanno mostrato una certa soddisfazione per l'apertura dell'Aran rispetto alla possibilità di anticipare una parte delle risorse della successiva tornata, 2025-2027, anche se gli strumenti sono da definire. «L'anticipo delle risorse non è possibile – chiarisce però il presidente dell'Aran Antonio Naddeo, che pure parla di "spiragli" nella trattativa – stiamo valutando una nuova proposta della Uil Fpl, che è quella di far procedere le due trattative con binari paralleli. Fermo restando che comunque va chiuso un contratto per poi aprire immediatamente quello successivo. Però bisognerebbe avere la disponibilità del ministro della Pa, e dei datori di lavoro, cioè Comuni e Regioni». Il ministro della Pa Paolo Zangrillo auspica la chiusura del contratto: una certa disponibilità da parte sua è immaginabile. Apertura anche dalla Cisl Fp: «Per noi è un segnale positivo, purché si faccia presto». La Uil chiarisce che qualunque procedura deve tradursi in maggiori risorse. Se sono spiragli fioriranno. — R.A.M.

dal nostro corrispondente

CLAUDIO TITO  
BRUXELLES

Ancora una proroga. Rinvitare di qualche settimana l'entrata in vigore dei dazi prevista al momento per il primo agosto. Una sospensione anche parziale per continuare a discutere. Il negoziato tra Ue e Usa sulle tariffe è ancora in stallo. Nonostante i colloqui siano proseguiti, non sono stati compiuti passi avanti concreti. Al punto che, soprattutto da parte europea, si sta avanzando l'idea di guadagnare tempo per provare a discutere ulteriormente. Sebbene, come ripete in privato in maniera sconosciuta il commissario Ue al Commercio, Maros Sefcovic, «alla fine tutto è solo nelle mani di Trump».

Ieri il segretario al Tesoro americano, Scott Bessent, ha allora usato la carota e il bastone nei confronti dell'"alleato" del Vecchio Continente. «Abbiamo un gigantesco deficit commerciale con l'Unione Europea. Il livello di tariffe che abbiamo deciso sui loro beni – ha ricordato – incide maggiormente su di loro, quindi immagino che ora vogliono negoziare più velocemente. Inizialmente erano molto lenti, ora si stanno impegnando di più». Ma poi un piccolo spiraglio sulla possibilità di un rinvio lo ha concesso: «Non abbiamo intenzione di affrettarci per il gusto di fare accordi. Mi interessa la qualità delle intese e non la tempistica». E poi ha rinviato alla Casa Bianca la decisione finale: «Vedremo cosa vorrà fare il presidente. Ma ancora una volta, se in qualche modo dovessimo tornare ai dazi del primo agosto, penserei che un livello di dazi più alto farà più pressione su quei Paesi affinché trovino accordi migliori».

I prossimi dieci giorni sono dunque decisivi. Ma nella trattativa, i negoziatori europei avvertono il rischio che soprattutto gli States si siano inflati in un cul de sac. Il presidente americano, infatti, ha così tanto alzato il livello delle richieste che fare marcia indietro è diventato complicato. Insomma adesso l'obiettivo è trovare una soluzione evitando figuracce per tutti. Ma, è la constatazione del Cancelliere tedesco, Friedrich Merz, «gli americani non sembrano chiaramente disposti a concordare simmetricamente le tariffe». Non accettano cioè il principio di reciprocità e rifiutano

A Bruxelles sperano che il viaggio di von der Leyen e Costa a Pechino possa trasformarsi in una carta da giocare contro Trump

la proposta europea di un sistema «senza dazi o sostanzialmente senza dazi».

La via d'uscita allora potrebbe essere quello di far scattare il prossimo mese solo una parte delle tariffe per poi ricomporre il quadro complessivo a settembre. L'unica vera,

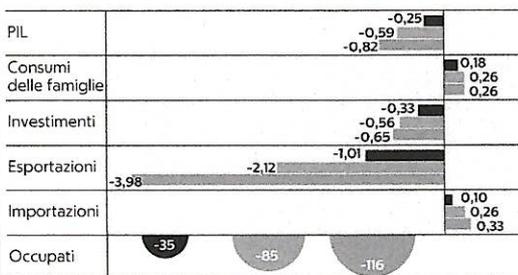
ma pesante, controindicazione a questa soluzione è che non offre certezze alle aziende che stanno programmando produzioni ed export per l'autunno. E basta leggere i dati di Confindustria per capire quanto la guerra commerciale possa essere una bomba ad orologeria piazzata sotto la crescita: con i dazi al 30% l'export italiano si ridurrebbe di circa 38 miliardi e l'impatto sul Pil sarebbe consistente. Si ridurrebbe dello 0,8 per cento e ci avvierebbe di nuovo verso la recessione.

Al momento il commissario Sefcovic non ha calendarizzato una nuova missione a Washington e ripete a tutti i suoi interlocutori la stessa considerazione: «Trump è imprevedibile». A Bruxelles, però, sperano che il prossimo viaggio di von der Leyen e Costa a Pechino possa trasformarsi anche in una carta da giocare sul tavolo della Casa Bianca. Giovedì infatti la delegazione Ue incontrerà Xi Jinping e un esito positivo potrebbe far capire che l'isolamento scelto dal tycoon non è la scelta migliore.

### L'IMPATTO ECONOMICO IN ITALIA DEI DAZI USA AL 30%

(differenze cumulate dallo scenario base, senza rappresaglia Ue, in %)

■ 2025 ■ 2026 ■ 2027



FONTE: STIME CENTRO STUDI CONFINDIRUSTRIA SU DATI ISTAT

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'INTERVISTA  
di ROSARIA AMATO  
ROMA

## Gardini (Cirio) "Perso già il 17% di export i prodotti fake favoriti"

Il presidente di Conserve Italia indica come effetto peggiore la ripresa dell'italian sounding con la perdita di quote di mercato

Tra i prodotti più colpiti dalla guerra dei dazi, il pomodoro da conserva, come l'olio extravergine di oliva, ha registrato a maggio un calo dell'export del 17%, emerge dalle analisi presentate ieri all'Assemblea di Coldiretti. Ma per le cooperative potrebbe andare molto peggio, spiega Maurizio Gardini, presidente di

Confcooperative e di Conserve Italia, gruppo cooperativo che vanta marchi prestigiosi dell'agroalimentare come Cirio e Valfrutta, e «perché noi lavoriamo solo prodotti italiani che ci forniscono i nostri soci, e quindi non possiamo riequilibrare neanche in parte l'impatto dei dazi utilizzando materie prime meno care che arrivano dall'estero».

Quali sono i settori più colpiti dell'agroalimentare?

«I vini, i formaggi e la pasta sono sicuramente i più penalizzati. Le conserve lo sono in parte, perché in realtà gli Stati Uniti sono tra i maggiori produttori di pomodoro al mondo, ma noi esportiamo da loro

un prodotto diverso: pelati, polpe e passate a marchio. Ma ancora più preoccupa il fatto che i dazi, uniti alla svalutazione del dollaro, disincentivano l'acquisto di prodotti italiani favorendo l'italian sounding, facendoci perdere quote di mercato che poi si fa fatica a riconquistare».

Le conseguenze quali potrebbero essere per produzione e occupazione?

«Avevamo stimato per tutto l'agroalimentare quando si parlava di dazi al 10% una perdita di 6.700 occupati e di 1,7 miliardi di euro di export. Con i dazi al 30% il conto sarebbe molto più pesante».

SCENARIO

dalla nostra corrispondente **TONIA MASTROBUONI BERLINO**

# “No a contromosse è l’ora dei negoziati” Sponda con Berlino

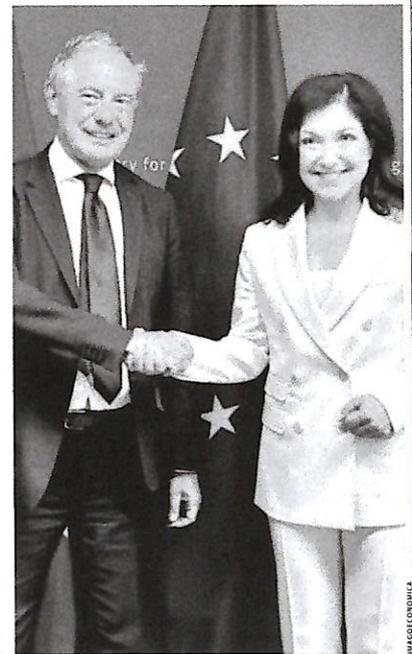
**Il ministro Urso incontra  
la sua omologa Reiche  
Per entrambi bisogna  
“parlare di ritorsioni  
solo se tutto salta”**

Questo è il tempo del negoziato e non delle ritorsioni: dopo aver incontrato la sua omologa tedesca, Katherina Reiche, il ministro per le imprese del made in Italy Adolfo Urso parla di una concordanza di vedute con Berlino sull’atteggiamento da adottare sui dazi minacciati da Trump. La posizione italiana, in particolare, resta morbida. «Se mi chiede se siamo favorevoli al bazooka, al meccanismo anti-coercizione che è stato ideato nei confronti di avversari sistemici nel caso di una pressione su Paesi europei, io credo che non possiamo neanche immaginare una soluzione di questo tipo».

In nessun caso, questo il punto di vista del governo Meloni, la Ue può scatenare «una guerra commerciale permanente contro gli Stati Uniti». Niente bazooka come quello paventato da Emmanuel Macron. Neanche se le trattative fallissero e gli Stati Uniti imponessero dal primo agosto una batosta del 30% di dazi sulle merci europee. Anche in quel caso Urso sostiene che le contromisure dovrebbero essere «comunque responsabili, proporzionali e sostenibili».

Urso ha precisato che la situazione dell’Unione europea «non è paragonabile» con quella della Cina, che dopo aver controminacciato dazi pesantissimi agli Stati Uniti è riuscita a raggiungere un accordo con Donald Trump. «Noi siamo anzitutto il principale alleato degli Stati Uniti sul fronte della sicurezza» e «partecipiamo alla Nato». In altre parole, l’Italia e l’Europa non possono permettersi di scatenare una guerra commerciale contro Donald Trump mentre stanno faticosamente cercando di mantenere il filo del dialogo sugli aiuti all’Ucraina, sul futuro delle truppe americane nel Vecchio continente o, più banalmente, sulle garanzie di mutuo soccorso garantite dall’articolo cinque del Trattato della Nato. L’Europa, ha ricordato Urso, «è circondata dalla guerra».

Da una portavoce della ministra Reiche sembra arrivare la conferma di una sintonia con l’Italia sulla postura da adottare - almeno fino al primo agosto - nei confronti di Washington. «Dobbiamo sfruttare ogni margine di negoziato fino alla scadenza», ci ha detto al telefono. «Ora non bisogna assolutamente parlare di contro-dazi e bisogna mettere ogni sforzo nella trattativa con gli Stati Uniti. I dazi non fanno be-



Il ministro italiano delle Imprese, Adolfo Urso, con l’omologa tedesca, Katherina Reiche

ne alle nostre economie e danneggerebbero quella tedesca». Anche per Berlino non è ancora il momento, insomma, di caricare il bazooka.

Sul tema è tornato ieri anche Stefan Kornelius, il portavoce di Friedrich Merz, che effettivamente ha confermato di «non ri-

Per Roma “non è immaginabile una guerra commerciale permanente con gli Stati Uniti, noi non siamo come la Cina”

tenere opportuna» l’adozione di contromisure prima della fine di luglio. Sino ad allora «il tempo va sfruttato per negoziare. Anche se ciò implica che bisogna essere preparati per il dopo». Ma alle ripetute domande su cosa pensasse della proposta della Francia di adottare il bazooka, dunque le cosiddette “misure anti-coercitive”, il portavoce ha glissato. Merz ne parlerà mercoledì con Macron, quando il presidente francese è atteso a Berlino, e i due ne hanno già parlato al telefono nei giorni scorsi. Nel frattempo il portavoce del cancelliere si limita a ricordare che «la Commissione europea ha delineato le eventuali contromisure, e il governo tedesco sostiene la proposta della Commissione».



Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea

**Non se ne può recuperare almeno una parte su altri mercati?**

«Non subito: si può pensare anche a Paesi come il Canada, o l’Argentina, il Brasile, il Sud Est asiatico, ma non è facile, gli Stati Uniti sono il primo Paese al mondo per assorbimento del nostro agroalimentare. Se aggiungiamo anche la nuova Pac e il piano Ursula, abbiamo molta paura di uscirne con le ossa rotte».

**Si riferisce al nuovo bilancio europeo 2028-2034?**

«Se davvero dovesse essere varato un taglio di 80 miliardi per le politiche agricole, molti terreni verrebbero abbandonati, si metterebbe a rischio la sicurezza alimentare, da un punto di vista qualitativo e quantitativo. Ancora maggiori i tagli alla pesca, oltre due terzi dei fondi. E poi c’è la parte che ci riguarda come cooperative: i fondi strutturali, che sostenevano le attività economiche nelle aree più fragili del Paese, gli interventi a favore dell’economia sociale, varati dalla precedente Commissione von der Leyen, e che avevano aperto nuove prospettive per oltre tre milioni di imprese e 13,8 milioni di lavoratori, e che adesso rischiano di essere azzerati».

IL PRESIDENTE



Maurizio Gardini è il numero uno di Confagricoltura e di Conserve Italia che controlla Cirio e Valfrutta

Tra le imposte doganali messe dagli States e il Bilancio dell’Europa con il taglio dei contributi per l’agricoltura temiamo di uscirne con le ossa rotte

# Effetto tariffe su Stellantis contrazione dei ricavi

di **DIEGO LONGHIN**  
ROMA

I dazi imposti da Trump si sono già fatti sentire sui conti di Stellantis, aggravando le perdite del primo semestre, meno 2,3 miliardi con i ricavi che si fermano a 74,3 miliardi. Il risultato operativo rettificato è però positivo per 0,5 miliardi. Tariffe scattate ad aprile: ammontano a 300 milioni i primi effetti negativi che, sull'anno, arriveranno tra i 1,5 e 1,5 miliardi. «Sono uno dei fattori che hanno avuto un impatto significativo», dice l'azienda, «sui risultati del primo semestre 2025». Hanno influenzato pure le consegne con una flessione negativa del 6%, a 1,4 milioni, rispetto allo stesso trimestre dello scorso anno.

Si tratta di numeri preliminari

che il gruppo automobilistico italo-francese, guidato da Antonio Filosa, ha deciso di far uscire prima del 29 luglio, quando ci saranno quelli definitivi. Nel primo semestre 2024, Stellantis aveva messo a segno ricavi per 85 miliardi (14% rispetto allo stesso periodo 2023), un utile netto di 5,6 miliardi (-48%) e un utile operativo rettificato di 8,5 miliardi (in calo di 5,7 miliardi).

Le cifre rese note ieri tuttavia non sono dispiaciute al mercato. Dopo una iniziale caduta, meno 2,7% all'avvio delle quotazioni, Stellantis ha recuperato terreno fino a diventare la maglia rosa del listino a Milano. Due le cose che sembrano aver convinto il mercato: la "pulizia" fatta dal neo ad Filosa e la decisione di ripristinare, il 29 luglio, le previsioni finanziarie, sospese dalla società il 30 aprile proprio a causa degli effetti delle tariffe al

Perdite per 2,3 miliardi e consegne giù del 6% ma il mercato risponde bene alle mosse di Filosa: a Milano il titolo cresce dell'1,5%

I NUMERI

## 300 milioni

L'impatto sul semestre  
Le imposte doganali hanno avuto un effetto negativo di 300 milioni

## 1-1,5 miliardi

Il conto sull'anno  
Le tariffe peseranno per 1-1,5 miliardi sui risultati del 2025

25% decise dagli Usa. Tariffe con effetti sulle produzioni Stellantis in Canada e Messico, oltre che impatti negativi per l'occupazione in Indiana e Michigan.

Ad annunciare il ritorno dei target il direttore finanziario Doug Ostermann. Ha spiegato agli analisti finanziari che «c'è ancora molto lavoro da fare per proseguire con la ripresa commerciale, i risultati sono molto sotto il nostro potenziale, ma nel primo semestre il gruppo ha riscontrato un miglioramento rispetto al secondo semestre 2024. Non siamo soddisfatti e prevediamo un ulteriore miglioramento nel secondo semestre».

Le strategie verranno indicate dal nuovo ad il 29 luglio. La cura Filosa sembra convincere il mercato. Sono state intraprese «azioni per migliorare le prestazioni e la redditività, con i nuovi prodotti che do-

vrebbero fornire maggiori benefici nella seconda metà del 2025», si legge nella nota del gruppo. Sui numeri hanno avuto un impatto anche «i 3,3 miliardi di oneri netti al lordo delle imposte, principalmente legati ai costi per la cancellazione di programmi e alla svalutazione di piattaforme, all'impatto netto della recente normativa che elimina la sanzione prevista dal regolamento Cafe negli Stati Uniti (riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub> ndr) e alle ristrutturazioni, esclusi dall'utile operativo rettificato».

Rispetto alle consegne nel trimestre in Nord America il calo è stato del 25% e in Europa del 6%. Corrono il Medio Oriente e l'Africa con il 30% in più e il Sud America, con il 20% in più, dove Stellantis è in testa al mercato. Quelle di Maserati calano del 22%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANNUNCIO

di **ALDO FONTANAROSA** ROMA

## Treni veloci francesi un anno di ritardo "Ma prezzi più bassi"

Sncf sposta al 2027 il lancio del servizio in Italia già acquistati 15 Tgv-M a due piani per garantire più posti a convoglio

Il treno veloce francese, il leggendario Tgv, per una volta non è del tutto puntuale. Le ferrovie francesi Sncf puntavano a lanciare collegamenti ad alta velocità qui in Italia dal 2026. «Ma il lancio», dice a *Repubblica* Christophe Fanichet, presidente e direttore generale di Sncf Voyages - è ora rinviato al 2027. Il rinvio - precisa subito il manager - non sposta di una virgola il nostro progetto italiano. Per il 2027 è in campo una sola ipotesi: partire con il servizio». I piani - cui sta contribuendo anche Caroline Chabrol, direttrice generale di Sncf Voyages Italia - fissano per settembre 2027 il semaforo verde.

Sncf ha bisogno di due cose per il varo del servizio di alta velocità in Italia. Servono prima di tutto gli slot. In sostanza il gestore italiano della rete dovrà cedere ai francesi alcune partenze, in orari anche strategici, lungo le direttrici che Sncf vuole coprire (da Torino a Napoli con nove viaggi giornalieri e da Torino a Venezia, con altri cinque). Dovranno cedere degli slot Italo e soprattutto Trenitalia.

Servono anche dei centri per la manutenzione dei treni veloci (tra cui il nuovissimo Tgv-M a

due piani). In questo ambito, Sncf potrebbe appoggiarsi alle strutture del Gruppo Ferrovie dello Stato se raggiungerà un accordo con gli italiani; oppure costruire hangar di sua proprietà, al Nord e al Sud.

«Quando tutto sarà pronto», dice Fanichet - ci presenteremo alle viaggiatrici e ai viaggiatori italiani come operatore ferroviario dalle tariffe molto accessibili, complementare a Trenitalia e Italo». I francesi proporranno prezzi più bassi fino al 20% rispetto a quelli dei due concorrenti. «Il nostro obiettivo - ag-



● Sncf in Italia già copre la rotta da Milano a Parigi

giunge Fanichet - è portare a bordo tra i 7 e i 10 milioni di italiani e italiani che oggi non prendono i treni veloci perché percepiscono le attuali tariffe come proibitive. Le persone fronteggiano una situazione di incertezza economica, dunque vanno rassicurate

sul fronte dei prezzi».

Sncf, che già copre la rotta da Milano a Parigi, darà lavoro nel nostro Paese. Avrà bisogno di 400 persone tra macchinisti, capotreni, altro personale viaggiante, addetti alla manutenzione. Le assunzioni partiranno a

settembre 2026. Altri 1000 posti saranno creati nell'indotto. I francesi intanto investiranno circa 800 milioni nel progetto, in particolare per comprare 15 nuovi treni Tgv-M che esordiranno proprio in Italia. Si tratta di un convoglio a due piani, comodo e lussuoso, che potrà viaggiare anche qui da noi. I test, che porteranno alle necessarie omologazioni, partiranno a settembre del 2026.

Dice ancora Fanichet a proposito delle avarie della linea veloce italiana: «Il fenomeno non ci allarma minimamente. Sappiamo bene che le vostre reti sono straordinarie - tra le migliori al mondo - e gli investimenti del governo, rilevanti, anche grazie agli aiuti comunitari. Noi daremo un contributo all'ammortamento e alla manutenzione dei binari versando un canone annuale di fitto di 50 milioni. I nostri treni, poi, hanno una eccezionale capienza. Trasportano fino al 30 per cento di passeggeri in più. Dunque potremo spostare un numero maggiore di persone con meno viaggi procurando una minore congestione nel traffico ferroviario e una usura limitata all'infrastruttura».

LA TRATTA

Passo in avanti per la linea ad alta velocità Napoli-Bari, finito lo scavo della galleria Casalnuovo

La nuova linea ad alta velocità da Napoli a Bari compie un altro importante passo in avanti. È stato completato lo scavo della galleria Casalnuovo (650 metri) sul lotto Napoli-Cancello: è la prima in Italia ad essere realizzata mediante l'utilizzo dello scavo iperbarico. La tecnica innovativa prevede l'uso di aria compressa per mantenere l'acqua di falda fuori dalle aree di lavoro ed effettuare le operazioni di scavo in condizioni asciutte. I lavori sul lotto Napoli-Cancello sono stati affidati da Rfi - sotto la direzione Lavori di Italferr - al Consorzio Nacav guidato da Webuild. L'investimento economico complessivo ammonta a circa 500 milioni di euro.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

La giornata  
a Piazza Affari

↑ Bene i microchip di Stm  
Su A2A, Tenaris e Pirelli

Nonostante le vendite che hanno trascinato giù Piazza Affari, oltre a Stellantis (+1,54%) spicca StMicroelectronics (+1,32%). Bene Mediobanca (1,17%) e A2A (0,97%). Guadagni anche per Tenaris (+0,89%) e Pirelli (+0,65%).

↓ Seduta difficile per Diasorin  
Deboli Campari e Amplifon

Giornata complicata in Borsa per la società di biotecnologie e sistemi di diagnostica Diasorin, che chiude a -1,66%. Seduta debole anche per Campari (-1,40%) e Amplifon, che scivola a -1,4%.



Gli aggiornamenti de "LaStampa" corrono tra edizione digitale e cartacea. Numeri e quotazioni integrali si trovano sulla pagina web del nostro sito internet raggiungibile attraverso il QR Code che trovate qui a destra.

Il cfo Ostermann rassicura il mercato: "Dal 29 luglio tornano le previsioni per l'intero esercizio"

# Stellantis, fatturato e consegne in calo Ma fa meglio delle attese e sale in Borsa

IL CASO

CLAUDIA LUISE

Un semestre difficile per Stellantis ma - rassicura il gruppo - utile a gettare le basi per una ripartenza dal prossimo. Secondo i dati preliminari, comunicati dalla società per «colmare la differenza tra le previsioni degli analisti e la performance dell'azienda per il periodo», la prima metà dell'anno si è chiusa con una perdita netta di 2,3 miliardi, mentre i ricavi ammontano a 74,3 miliardi di euro. Il risultato operativo rettificato è positivo per 0,5 miliardi. Nel secondo trimestre, inoltre, Stellantis ha effettuato a livello mondiale 1,4 milioni di consegne, con un calo del 6% rispetto all'anno precedente.

Conti che riflettono un mercato ancora in sofferenza, appesantito dai timori per i dazi e dalle questioni geopolitiche, ma migliori rispetto a quelli degli ultimi sei mesi del 2024. Tanto che la scelta di renderli noti arriva proprio per frenare le speculazioni dei giorni scorsi (dopo aver sospeso la guidance ad

**1,4**  
I milioni di veicoli consegnati da Stellantis nel secondo semestre a livello globale

**74,3**  
Miliardi di euro I ricavi stimati dal gruppo nella prima metà dell'anno



Al vertice Antonio Filosa è l'ad di Stellantis. Il 29 luglio presenterà i conti nella prima conferenza call con gli analisti da quando ha assunto il ruolo di guida del gruppo

presa commerciale di Stellantis. Non siamo ancora soddisfatti e prevediamo un miglioramento nel secondo semestre dell'anno. Il lancio di nuovi prodotti è parte di questa storia, per questo pensiamo di ristabilire le previsioni per l'intero esercizio a partire dal prossimo 29 luglio», quando l'ad presenterà i risultati del semestre nella sua prima conferenza call con gli analisti finanziari.

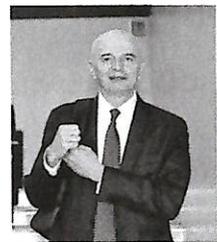
Sulle consegne pesa in par-

ticolare l'impatto dei dazi statunitensi: il primo effetto è un maggiore esborso di 300 milioni di euro e la riduzione della produzione e delle spedizioni di veicoli importati, fortemente penalizzati dalle nuove tariffe doganali. A perdere di più è stato il Nord America, dove le consegne sono diminuite di circa 109.000 unità, con un calo del 25%. Nonostante ciò, le vendite al dettaglio negli Stati Uniti sono rimaste rela-

tivamente stabili e i due marchi principali della regione, Jeep e Ram, hanno mostrato una performance positiva, con un incremento complessivo delle vendite pari al 13% rispetto al 2024. In crescita, invece, del 30% le vendite in Medio Oriente e Africa e del 20% in Sud America. Nel semestre l'utile operativo adjusted è stato pari a 0,5 miliardi, il cash flow delle attività industriali è negativo per 2,3 miliardi e il free

cash flow industriale negativo per 3 miliardi.

Fiducia arriva dall'approccio di Filosa che, dalle sue prime dichiarazioni da ceo, ha tenuto a sottolineare che ci sono le possibilità per affrontare le sfide e che bisogna essere concentrati sulle priorità. «Non c'è nulla che non va di Stellantis che non può essere risolto con le capacità che già ci sono in Stellantis» è il messaggio che vuole trasmettere. —



L'ex dg del Mef, Marcello Sala

L'effetto delle tariffe pesa per 300 milioni oltre alla riduzione della produzione

aprire) e sottolineare che hanno inciso il lavoro di pulizia di bilancio con cui il nuovo amministratore delegato, Antonio Filosa, ha voluto iniziare il suo mandato alla guida del gruppo automobilistico e scelte difficili come l'uscita dall'idrogeno con le conseguenti svalutazioni. Oltre alla paralisi del mercato dei veicoli commerciali in Europa (si aspettano cambiamenti nelle normative per rinnovare il parco circolante) e un euro forte. L'effetto dei nuovi prodotti, annunciati e in parte anche lanciati «arriverà nel secondo semestre».

Ma a dare fiducia al mercato sono state le parole del responsabile finanziario di Stellantis Doug Ostermann che ha annunciato che tornerà a fornire le stime sull'intero esercizio. Il titolo, che ha inizialmente ceduto quasi il 4%, ha quindi invertito la rotta e ha chiuso la giornata in testa al listino Fise Mib con +1,54%. «C'è ancora molto lavoro da fare - ha aggiunto il cfo - per proseguire con la ri-

AI CONSIGLIERI VERRÀ FORNITA UN'INFORMATIVA SULL'OFFERTA SU PIAZZA MEDA CHE SCADE DOMANI

## Oggi il cda di Unicredit sui conti semestrali Il mercato aspetta risposte su Banco Bpm

MICHELE CHICCO  
MILANO

Andrea Orcel riunisce oggi il board di Unicredit. I consiglieri sono chiamati ad approvare i conti del primo semestre, ma sul tavolo ci sarà anche una informativa del ceo sull'offerta pubblica di scambio su Banco Bpm che scadrà domani 23 luglio. Fino ad ora le adesioni all'ops sono rimaste inchiodate allo 0,49%, con gli azionisti dell'ex Popolare Milano scettici all'idea di scambiare le loro azioni con quelle di Unicredit. A frenare i soci anche la decisa opposizione di Palazzo Chigi che con l'esercizio del Golden Power ha ostacolato la corsa dell'offerta, innescando una battaglia finita sulle scrivanie del Tar e della Commissione europea.

Orcel vuole uscire dal pan-



tano e ha messo a punto la strategia da presentare al consiglio di amministrazione: Unicredit, è una delle ipotesi, potrebbe lasciare cadere questa offerta per presentarne un'altra. Aggiornando il prezzo offerto, il ceo può bussare da subito in Piazza Meda anche se l'idea potrebbe essere quella di cercare maggiore chiarezza sul Golden Power e attende-

re un paio di mesi per sferrare il nuovo attacco. Tempo utile per rafforzare il fortino a protezione del Banco, con maggiore libertà di azione senza la gabbia della passivity rule. Il mercato guarda anche a Crédit Agricole, primo azionista dell'ex Popolare Milano con il 19,8%, che ha chiesto alla Bce di poter rafforzare l'investimento supe-

rando il 20% pur senza voler «acquisire o esercitare il controllo su Banco Bpm», ha fatto sapere nei giorni scorsi la Banque Verte che ha ribadito la posizione di «azionista di lungo termine e partner industriale».

Gli analisti che seguono Unicredit, intanto, stimano per il secondo trimestre un utile sopra i 2,5 miliardi di euro, dopo i 2,8 del primo trimestre. Per fine anno l'indicazione del mercato è di 9,7 miliardi di risultato netto, sopra i 9,3 miliardi previsti dal gruppo che potrebbe aggiornare al rialzo la guidance. A fine anno sarà più chiaro il futuro perimetro di Piazza Gae Aulenti, che è anche impegnata sul fronte tedesco, con Commerzbank, e in Grecia, dove la banca di Orcel sta crescendo in Alpha Bank. —

spessore, che dovrebbero consentire a Sala un buon "riposizionamento". Eppure non tutto fila liscio e l'incarico in Stm slitta tanto che ora sembra del tutto sfumato. Non solo. La Consob nei giorni scorsi ha sollevato una questione anche per Nexi: la sua nomina a presidente risponde a un profilo indipendente, come è stato accertato dalla società, oppure il nuovo ruolo dell'ex capo del dipartimento Economia del Mef deve essere riquilibrato come consigliere non indipendente? L'organo di controllo del mercato finanziario lo chiede in una lettera inviata al ministero e all'azienda. Una questione che emergerebbe dal codice di autodisciplina delle società quotate e che non mette in dubbio la presidenza, perché non ci sarebbe incompatibilità per legge ma pone un tema di qualificazione dell'incarico. Per il Mef il punto non si pone e sarebbe pronta una risposta per controbattere alla Consob. Ma intanto resta aperto anche il capitolo Stm: il nome di Sala è stato bocciato già due volte. Per il ministero, la sua candidatura resta l'unica possibile ma nel frattempo l'Italia, sottorappresentata tra i consiglieri, rimane in una posizione di debolezza del board che di fatto impedisce a Roma il diritto di veto. CLA.LUI.—

© FINESTRA/AGF/REUTERS

# Economia

📍 Mercati • Aziende • Energia • Sostenibilità

## Il punto della giornata economica

ITALIA	FTSE/ITALIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	EURO-DOLLARO CAMBIO	PETROLIO WTI/NEW YORK
40.166	42.697	86,58	3,484%	1,1707	67,06
-0,36%	-0,37%	-1,99%	-2,56%	+0,62%	-0,42%

## Licenziamenti illegittimi “Sei mesi di stipendio non sono sufficienti”

Per la Consulta è incostituzionale la norma sui risarcimenti per i lavoratori Landini: “Era la richiesta del referendum”. Preoccupazione delle imprese

PAOLO BARONI  
ROMA

«Troppo pochi 6 mesi di risarcimento» sentenzia la Consulta definendo incostituzionale il «tetto» imposto dal Jobs act a fronte del licenziamento illegittimo di un dipendente nelle imprese con meno di 15 addetti. «È esattamente la richiesta che facevamo noi col referendum» ha commentato a caldo il leader della Cgil Maurizio Landini seguito a ruota da tutte le forze di opposizione che avevano appoggiato la sua battaglia conclusasi un mese fa con un nulla di fatto a causa del mancato raggiungimento del quorum.

Secondo la Corte costituzionale l'imposizione di un limite massimo di sei mensilità come indennizzo, «importo fisso e insuperabile, a prescindere dalla gravità del vizio del licenziamento», «fa sì che l'ammontare dell'indennità sia circoscritto entro una forbice così esigua da non consentire al giudice di rispettare i criteri di personalizzazione».

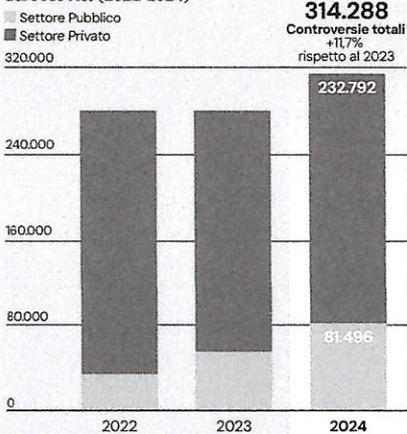
L'azienda: “A rischio la tenuta economica di 4,1 milioni di piccole imprese”

zazione, adeguatezza e congruità del risarcimento del danno sofferto dal lavoratore illegittimamente licenziato, né da assicurare la funzione deterrente della stessa indennità nei confronti del datore di lavoro». Per questo la Corte non solo ha bocciato questa parte del Jobs act ma ha anche auspicato un intervento legislativo sul tema dei licenziamenti dei dipendenti di imprese sotto soglia, in considerazione del fatto che il criterio del numero dei dipendenti non costituisce l'esclusivo indice rivelatore della forza economica dell'impresa e quindi della sostenibilità dei costi connessi ai licenziamenti illegittimi.

«La Corte costituzionale certifica le ragioni dei promotori e dei 13 milioni di cittadini che hanno votato il referendum per rimuovere il tetto di 6 mensilità alle indennità per licenziamenti illegittimi nelle imprese con meno di 15 dipendenti. Erano dalla parte giusta. La Corte lo ha fatto usando le stesse motivazioni per cui quel referendum era stato promosso» hanno commentato la respon-

### L'ANDAMENTO

L'evoluzione delle controversie di lavoro nell'ambito del Jobs Act (2022-2024)



Fonte: Ministero della Giustizia

sabile Lavoro del Pd, Maria Cecilia Guerra, e il capogruppo dem in commissione Lavoro alla Camera, Arturo Scotto che ieri hanno annunciato la presentazione di una proposta di legge per sollecitare il governo a rispondere alle richieste della Consulta. «Il governo non faccia orecchie da mercante e tuteli davvero i lavoratori rimediando quanto prima a questa stortura» sostengono invece i parlamentari 5 Stelle delle Commissioni lavoro di Camera e Senato. «Il sindacato aveva ragione, i contrari no» ha dichiarato il senatore Tino Magni di Avs secondo cui «ora il Parlamento non ha più scuse per approvare una legge che cancelli i limiti ai risarcimenti». Festeggia anche il Verde Angelo Bonelli accusando il governo Meloni «di aver fatto di tutto per sabotare il referendum difendendo l'indifendibile».

Dal fronte della maggioranza, invece, il presidente della Commissione Lavoro della Camera, Walter Rizzetto di Fratel-



“

### La Consulta

Il limite di sei mesi non consente al giudice di rispettare la personalizzazione e la congruità del risarcimento del danno

li d'Italia ha sostenuto che «quanto stiamo vivendo oggi è frutto di una mancata manutenzione delle norme del Jobs Act, passaggio che doveva es-

sero a cura degli stessi governi che l'avevano proposto e realizzato. Noi siamo pronti ad aprire una riflessione, nel pieno rispetto delle decisioni della Consulta che sono legittime e intoccabili – ha poi aggiunto –, ma sempre tenendo in buon conto il fatto che serve tutelare i lavoratori ma anche la stessa piccola media impresa».

Secondo Landini adesso «è indispensabile riaprire la discussione sul Jobs act per mettere al centro del dibattito del Paese il lavoro e la condizione di vita e di lavoro alle persone». Anche gli altri sindacati confederali, che pure erano rimasti fuori dalla disputa referendaria, ieri hanno commentato positivamente la pronuncia della Consulta. «Ben vengano queste sentenze che scardinano, pezzo per pezzo, norme che creano differenti trattamenti tra lavoratori» ha scritto in una nota la segreteria confederale della Uil Ivana Veronese convinta che a fronte di un licenziamento illegittimo andrebbe ripristinata anche la possibilità di reintegro. «La decisione della Corte è positiva e rappresenta un ulteriore rafforzamento della necessità di intervento legislativo» anche per Mattia Pirulli della Cisl che a sua volta sollecita «il pieno coinvolgimento delle parti sociali».

Sull'altro fronte, Unimpresa lancia l'allarme. La sentenza della Consulta «introduce un importante principio di tutela individuale» è scritto in una nota, «ma corre il rischio di produrre gravi conseguenze sulla tenuta economica e occupazionale» di 4,1 milioni di imprese con meno di 10 dipendenti che in tutto occupano 7,7 milioni di addetti. Secondo i conteggi dell'associazione una piccola azienda in futuro «potrebbe trovarsi a versare 12-18 mensilità di retribuzione (in media 30-40mila euro) a fronte di un solo rapporto di lavoro, con la concreta possibilità di dover ricorrere a indebitamento, dismissioni o cessazione dell'attività».

Impatto fino a 38 miliardi di euro in esportazioni. Bessent: “Nessuna fretta sugli accordi con l'Ue”

## Confindustria lancia l'allarme sui dazi Usa “Con il 30% a rischio quasi un punto di Pil”

### LESTIME

FABRIZIO GORIA

Con dazi americani al 30% su tutti i prodotti europei, l'Italia rischia di perdere 38 miliardi di export verso gli Stati Uniti. Lo stima Confindustria, calcolando un impatto pari al 58% delle esportazioni italiane negli Usa, al 6% dell'export complessivo e al 4% della produzione manifatturiera. Il Pil subirebbe una contrazione dello 0,8% entro il 2027.

A pochi giorni dalla scadenza del 1° agosto, quando scatteranno automaticamente le nuove tariffe se non ci sarà un'intesa, Washington frena: «Non ci affrettiamo per il gusto di fare accordi», ha dichiarato il segretario al Tesoro, Scott Bessent. «Ora l'Ue è più



Il segretario Scott Bessent

coinvolta, ma conta la qualità, non la velocità». La Casa Bianca lascia aperta la porta al negoziato, ma i margini restano stretti. «Vedremo cosa vorrà fare il presidente», ha aggiunto Bessent, lasciando intendere che dazi più alti aumenterebbero la pressione sugli alleati. Intanto, ricorda Confindustria, dal 5 aprile è in vigore un'aliquota del 10% su molti beni europei, che passerà al 30% fra pochi giorni. Restano attivi dazi del 25% su acciaio, alluminio e auto,

saliti al 50% su alcuni metalli. A rischio anche settori oggi esenti: farmaci, minerali critici, semiconduttori, legname, aerospazio e cantieristica.

Tre mesi dopo il “Liberation Day” del 2 aprile, la pressione si fa sentire. Secondo Banca d'Italia, ricordano gli industriali, l'80% delle imprese con principale sbocco negli Usa prevede una riduzione dell'export dal secondo trimestre. In media, il 50% delle aziende italiane si attende cali nelle esportazioni e il 20% nei propri investimenti. I dati più recenti segnalano che tra aprile e maggio le vendite verso gli Usa sono aumentate solo dello 0,4% annuo, dopo l'impennata nel primo trimestre (+11,8%) per effetto del frontloading. In crescita i settori esenti (come farmaceutica e legno), in calo quelli colpiti (metalli e auto), anda-

mento misto per quelli al 10%. Nel frattempo cresce l'incertezza. L'indice Economic Policy Uncertainty è aumentato del 131% negli Stati Uniti e dell'86% a livello globale. «Entrambi sono sopra i livelli pandemici», rileva Confindustria. E la proposta di Bessent di rivedere l'intero funzionamento della Fed, oltre le attuali controversie, rischia di alimentare le incognite globali.

Per Confindustria, in un mondo che restringe gli scambi, «serve rafforzare il mercato unico europeo», abbattendo barriere interne e completando l'unione dei capitali. Al tempo stesso, va accelerata la diversificazione verso aree ad alto potenziale: Mercurio, India, Australia, Asean. Ma il tempo stringe. E senza accordo, la nuova normalità saranno i dazi. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Corriere della Sera - Martedì 22 Luglio 2025

«Attrarre più giovani,

**priorità al capitale umano**

**Così l'Italia può crescere»**

**L'intervista**

di Andrea Ducci

**Boccardelli (Luiss): dall'AI alla geopolitica, le nuove competenze**

«Attrarre in Italia giovani di talento che possano studiare e arricchire il capitale intellettuale delle nostre università e scuole, innescando un meccanismo virtuoso di diversità e ricchezza per il capitale umano del nostro paese». L'intento è indicato da Paolo Boccardelli, da poco più di un anno rettore della Luiss. Un ateneo che, negli ultimi mesi, ha rinnovato completamente la propria governance, con l'arrivo di Giorgio Fossa alla presidenza e la scelta di Rita Carisano come direttore generale.

Boccardelli si definisce «un inguaribile ottimista», sottolineando uno dei compiti dell'alta formazione: «i giovani arrivano da noi con sensibilità diverse rispetto al passato. Dobbiamo, come università, creare una rinnovata capacità di pensiero critico per meglio affrontare la complessità contemporanea». Nel suo primo anno da rettore la Luiss ha, intanto, confermato la leadership nella classifica Censis degli atenei non statali con più di 10mila studenti.

Qual è il bilancio di questi primi 12 mesi?

Il ruolo

Dobbiamo, come università, creare una rinnovata capacità di pensiero critico per affrontare la complessità contemporanea

«Già a dicembre abbiamo approvato il piano strategico 2025-2028, che prevede investimenti importanti su tutte le dimensioni della didattica e della ricerca, come pure su infrastrutture e servizi per gli studenti. Questo percorso nasce da una visione di Confindustria, il nostro stakeholder di riferimento, per potenziare ulteriormente la natura di questa università come centro di eccellenza per la formazione».

Quali sono le sfide di un ateneo come Luiss?

Con 360 università

Luiss collabora con più di 360 università in 75 Paesi del mondo, con 68 programmi di mobilità

La partnership con Sciences Po

«Le principali riguardano demografia, capitale umano, competenze, intelligenza artificiale e geopolitica. In questo primo anno abbiamo predisposto tutte le iniziative per rispondere a queste esigenze come, per esempio, consolidare l'Osservatorio sulle competenze del futuro e del lavoro di domani "Look4ward" con Intesa Sanpaolo. Uno strumento utile per comprendere l'evoluzione del mondo del lavoro e delle skill nei nuovi contesti professionali. Aggiungerei l'Osservatorio sul Rischio Geopolitico, diretto dall'ambasciatore Giampiero Massolo, così come il nuovo centro di ricerca presieduto dalla professoressa Paola Severino su "Law and Governance: Compliance, Security and Sustainability", che ha il compito di approfondire la regolamentazione e la legislazione

in contesti nuovi come l'underwater. Proprio qui, infatti, abbiamo una partnership con Fincantieri per il progetto, dedicato alla sicurezza delle infrastrutture sottomarine».

Sul fronte dell'intelligenza artificiale come si muove Luiss?

La nuova governance

Giorgio Fossa è presidente da aprile, Rita Carisano direttore generale da gennaio

«Abbiamo avviato un grande cambiamento con il centro di ricerca "AI4Society", che studia e analizza l'impatto delle tecnologie di intelligenza artificiale sulla società e presto si insedierà anche nel nostro hub di Milano. In quest'area abbiamo poi istituito un quinto dipartimento di "AI, Data and Decision Sciences" e potenziato la faculty: da settembre, arriverà il Professor Paolo Benanti, che si occuperà delle sfide etiche legate all'AI. Ma non solo. Tutta la nostra comunità ha a disposizione un "AI Handbook" per un uso efficace di questa tecnologia e, da quest'anno, abbiamo lanciato un badge di "AI Readiness" che certifica le competenze di intelligenza artificiale dei nostri studenti».

Che accordi avete con le università estere?

«Luiss collabora con più di 360 università in 75 Paesi del mondo, con 68 programmi di mobilità. Tra queste, c'è la partnership con Sciences Po e stiamo lavorando a un accordo strutturato con King's College. Siamo parte dell'alleanza Engage.Eu che vede insieme 9 grandi atenei europei per affrontare le grandi sfide della società. E abbiamo da poco lanciato una manifestazione di interesse per oltre 20 tra docenti e ricercatori con esperienze all'estero. L'internazionalizzazione fa parte del Dna dell'ateneo dalla sua nascita, nel 1977. In questi 50 anni, abbiamo formato tanti allievi di successo, che rappresentano per i nostri studenti dei "role model" e una connessione con il mondo del lavoro in tutti i continenti».

# Transizione 4.0, ancora disponibili 930 milioni

Carmine Fotina



Sono poco più di 930 milioni le risorse ancora disponibili per i crediti d'imposta del piano Transizione 4.0. Il ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit) e il Gestore dei servizi energetici (Gse) hanno determinato l'ammontare di fondi dopo che si è chiuso il mese a disposizione delle imprese per confermare con la nuova modulistica le comunicazioni degli investimenti 4.0 relative al 2025 e già trasmesse entro il 15 maggio scorso.

Per capire come si è arrivati a questa cifra, che fa chiarezza a fronte delle incertezze lamentate dalle imprese, bisogna fare un passo indietro. L'ultima legge di bilancio aveva introdotto un obbligo di prenotazione dei crediti d'imposta per investimenti in beni strumentali materiali ad alta tecnologia 4.0 effettuati nel 2025 (o fino al 30 giugno 2026, se è stato corrisposto un acconto pari almeno al 20% entro il 2025), fissando un tetto di spesa di 2,2 miliardi di euro per evitare sgraditi sforamenti di bilancio. Per consentire il rispetto di questo limite, ogni impresa beneficiaria è tenuta a trasmettere telematicamente una comunicazione con l'ammontare delle spese sostenute e il relativo credito d'imposta maturato. Le regole operative relative a questa comunicazione sono state fissate dal decreto direttoriale Mimit del 16 giugno 2025, confermando che gli investimenti avviati prima del 2025 non rientrano nella nuova procedura, e beneficiano quindi di un credito automatico, se entro il 31 dicembre 2024 risultava almeno pagato un acconto pari al 20%.

Già il 18 luglio il Mimit comunicava che il plafond dei 2,2 miliardi era andato (virtualmente) esaurito. Ma spiegando che in realtà, per avere contezza delle risorse realmente assorbite, bisognava attendere i 30 giorni utili per la conferma degli investimenti 2025 già comunicati entro il 15 maggio. Un intreccio di date e regole tecniche che non toglie comunque valore all'unico dato che ora interessa alle imprese: quanto resta ancora a disposizione. Secondo i calcoli del Gse, che gestisce il portale delle prenotazioni, al 18 luglio le conferme, formalizzate attraverso nuova modulistica, delle prenotazioni effettuate con il vecchio modello ammontano a 546,3

milioni di euro. Le risorse per le quali invece le imprese si sono prenotate direttamente con il nuovo modello e per le quali attendono conferma dal Gse sono 721,2 milioni di euro. Dunque, la differenza rispetto al plafond di 2,2 miliardi di euro ammonta a 932,47 milioni di euro ed è questa la cifra che torna in gioco, ancora a disposizione.

Il piano Transizione 4.0 è stato oggetto, nei giorni scorsi, di una lettera congiunta inviata al ministro Adolfo Urso dalle associazioni di piccole imprese Confartigianato, Cna, Casartigiani, Confcommercio e Confesercenti. Un appello per chiedere di ristabilire l'automaticità del riconoscimento del credito di imposta (quindi non solo per investimenti precedenti al 2025). «L'obbligo di comunicazione telematica - sottolineano - sta infatti creando notevoli incertezze operative a molte imprese che restano in attesa di conferma della prenotazione o del rigetto della richiesta di agevolazione per esaurimento delle risorse disponibili». Le confederazioni chiedono anche il ripristino dell'agevolazione per i beni immateriali (come i software), cancellata dall'ultima legge di bilancio.

Storia a parte per il piano Transizione 5.0, che agli obiettivi di digitalizzazione 4.0 associa quelli di efficienza energetica. Si tratta di un programma finanziato dal Pnrr con 6,23 miliardi di euro e partito con notevoli difficoltà, che hanno compromesso l'assorbimento. Negli ultimi mesi si è registrata una notevole accelerazione, con imprese e consulenti che hanno percepito in modo più concreto il vantaggio fiscale rispetto al 4.0, e a oggi le risorse consumate ammontano a circa 1,6 miliardi (quasi il 26% del totale). Comunque non abbastanza per rispettare i target di spesa del Pnrr a metà 2026. Resta in corso un complesso negoziato tra il governo e i funzionari della Commissione Ue per valutare eventuali flessibilità sui tempi o utilizzi alternativi per le risorse che avanzeranno (finora si è ipotizzato di riprogrammare circa 3 miliardi di euro).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Licenziamenti illegittimi, alt al tetto di sei mesi di indennità

*La Consulta. Per le piccole imprese fino a 15 dipendenti, per il risarcimento al lavoratore si estende la forbice tra un minimo di tre e un massimo di 18 mensilità sulle quali deciderà il giudice del lavoro*

Giorgio Pogliotti



Per le piccole imprese fino a 15 dipendenti, in caso di licenziamento illegittimo, è incostituzionale il tetto dell'indennità risarcitoria di sei mensilità.

Viene meno un'altra norma del Jobs act con la sentenza numero 118 che la Consulta ha depositato ieri, che fa riferimento all'articolo 9, comma 1, del Decreto legislativo n.23 del 2015 secondo cui nei licenziamenti illegittimi intimati da un datore di lavoro che non raggiunga i requisiti dimensionali dell'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori - non occupando più di quindici lavoratori presso un'unità produttiva o nell'ambito di un Comune e comunque non più di sessanta dipendenti-, l'ammontare dell'indennità risarcitoria «non può in ogni caso superare il limite di sei mensilità» dell'ultima retribuzione.

Secondo il dispositivo della Corte Costituzionale l'imposizione del limite massimo di 6 mensilità «fisso e insuperabile, a prescindere dalla gravità del vizio del licenziamento», in aggiunta alla previsione del dimezzamento degli importi indicati agli articoli 3, comma 1, 4, comma 1, e 6, comma 1, del Decreto legislativo n.23 del 2015, fa sì che l'ammontare dell'indennità sia «circoscritto entro una forbice così esigua da non consentire al giudice di rispettare i criteri di personalizzazione, adeguatezza e congruità del risarcimento del danno sofferto dal lavoratore illegittimamente licenziato», né da «assicurare la funzione deterrente della stessa indennità nei confronti del datore di lavoro».

L'effetto concreto di questa pronuncia è che se per le grandi imprese in caso di licenziamento illegittimo sanzionato con l'indennizzo risarcitorio, il range da

corrispondere al lavoratore resta compreso tra 6 e 36 mensilità, per le piccole imprese fino a 15 dipendenti, restando la regola del dimezzamento delle mensilità, rispetto al precedente limite compreso tra un minimo di 3 ad un massimo di 6 mensilità, adesso con il venir meno della soglia di 6 mensilità si passa ad una forbice più estesa compresa tra un minimo di 3 e un massimo di 18 mensilità sulle quali potrà decidere il giudice del lavoro.

«Si tratta di una sentenza che era facilmente immaginabile - spiega il professor Carlo Zoli, ordinario di diritto del lavoro all'Università di Bologna - perché la Corte Costituzionale con la sentenza 183 del 2022 aveva di fatto già evidenziato l'illegittimità dell'articolo 9 del Dlgs 23 del 2015, lanciando un monito al legislatore affinché intervenisse, altrimenti sarebbero intervenuti i giudici della Consulta. In assenza di un intervento del legislatore, dunque, è arrivato il pronunciamento della Consulta. Si ritiene indispensabile la possibilità di personalizzare il danno subito dal lavoratore nella valutazione del giudice, non possibile con una forbice ristretta tra 3 e 6 mensilità che adesso viene allargata da 3 a 18 mensilità».

Va ricordato che il tema del tetto massimo di indennizzo in caso di licenziamento illegittimo da parte di un lavoratore di una piccola impresa è stato oggetto del secondo dei quattro referendum proposti dalla Cgil che non hanno raggiunto la soglia di votanti a giugno; in quel caso, però si proponeva di eliminare del tutto la soglia massima, lasciando del tutto alla decisione del giudice l'ammontare complessivo dell'indennizzo da riconoscere al lavoratore.

La Corte, con la sentenza depositata ieri ha anche ribadito l'auspicio di un intervento legislativo sul tema dei licenziamenti dei dipendenti delle piccole imprese, richiamando la legislazione europea e quella nazionale, dove anche se con riferimento ad altri settori (come per la crisi dell'impresa), il «criterio del numero dei dipendenti non è l'esclusivo indice rivelatore della forza economica dell'impresa», e quindi della «sostenibilità dei costi connessi ai licenziamenti illegittimi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Confindustria, -0,8% l'impatto sul Pil 2027 con dazi a quota 30%



Con dazi al 30% e cambio euro-dollaro sui livelli attuali «l'export italiano di beni negli Usa si ridurrebbe di circa 38 miliardi, pari al 58% delle vendite negli Stati Uniti, al 6% dell'export totale e, considerando anche le connessioni indirette, al 4% della produzione manifatturiera». Lo stima il Centro studi di Confindustria che evidenzia quanto sarebbe «forte l'impatto netto sul Pil». Nel complesso, il livello del Pil italiano nel 2027 sarebbe minore dello 0,8%.

L'impatto - secondo l'analisi di scenario - sarebbe amplificato dall'incertezza nei rapporti transatlantici e dal rallentamento dell'economia Usa. L'effetto stimato è di medio-lungo periodo, cioè nel caso di dazi permanenti (e quando potrebbe aversi lo spostamento di parti delle lavorazioni negli Stati Uniti), perché molti prodotti italiani di alta qualità sono poco sostituibili a breve, specie in grandi quantità. Gli effetti dei dazi possono però essere mitigati da due aspetti: la capacità degli esportatori italiani di trovare nuovi mercati di sbocco; la possibilità di competere su fattori «non di prezzo». In base alla simulazione del CsC le vendite di beni nel resto del mondo aumenterebbero di circa 13 miliardi cumulati nel 2027, compensando parte delle perdite nel mercato Usa. L'export totale di beni si ridurrebbe, comunque, del 4% e gli investimenti in macchinari e impianti dell'1%, rispetto a uno scenario base senza dazi. «In questo contesto di limitazione al libero scambio internazionale di beni diventa cruciale potenziare il mercato unico europeo, più resiliente agli shock globali, riducendo le barriere interne che tuttora frenano gli scambi di beni, servizi e capitali (armonizzazione delle regole, potenziamento delle infrastrutture transeuropee, completamento del mercato unico dei capitali). Cruciale favorire la diversificazione geografica degli scambi italiani, puntando su mercati con alto potenziale di crescita, come il Mercosur (destinazione di 7,5 miliardi di export italiano), l'India, l'Australia, i paesi Asean».

Confindustria analizza poi l'attuale scenario dei dazi, in continua evoluzione e evidenzia che «i paesi Ue sarebbero così tra quelli più colpiti dalle nuove tariffe Usa,

alla pari della Cina (aumento di 30 punti, dal 21% al 51%). Molti altri paesi sono soggetti, infatti, a dazi del 10%». Viene poi sottolineata l'alta incertezza di politica economica che pesa sul dollaro, «più che raddoppiata sotto l'amministrazione Trump (+131% nella prima metà di luglio 2025 da dicembre 2024 l'indice Economic Policy Uncertainty), provocando un balzo anche dell'incertezza globale (+86%); entrambe sono ai massimi storici, sopra il picco toccato durante la pandemia». Impatta sulle esportazioni dall'Italia il dollaro debole e anche il rallentamento economico degli Usa.

«Scenario complicato», viene evidenziato delineando congiuntura e previsione con l'analisi mensile "flash". «Gli ulteriori annunci sui dazi Usa hanno alzato l'incertezza ed erodono la fiducia», avvertono gli economisti di via dell'Astronomia. «Insieme al dollaro svalutato sono pessime premesse per export, consumi, investimenti». Mentre «notizie positive vengono dal parziale rientro del prezzo del petrolio, l'inflazione contenuta, il sentiero di tagli dei tassi nell'Eurozona». Intanto l'industria italiana «appare stagnante nel secondo trimestre, mentre i servizi crescono poco». A maggio la produzione è tornata a scendere in Italia e l'indagine CsC a giugno suggerisce prudenza delle imprese: i dazi mettono di nuovo a rischio la manifattura. A giugno, il PMI è sceso più in area recessiva (48,4 da 49,2), mentre la fiducia delle imprese industriali recupera per il secondo mese, trainata dalle attese.

Nicola Barone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Ex Ilva, il Mimit rilancia sulla nave rigassificatrice

Domenico Palmiotti

Il tavolo tecnico sul gas per la decarbonizzazione dell'ex Ilva di Taranto ha avviato ieri pomeriggio i suoi lavori al Mimit e ha indicato tre possibili ipotesi per rifornire di gas – ne servirebbero 5 miliardi di metri cubi l'anno – i tre forni elettrici e i quattro impianti di Dri (preridotto di ferro). Le ipotesi delineate, stando a quanto si apprende da fonti partecipanti alla video call, verterebbero sostanzialmente sull'uso della nave di rigassificazione. Circa la soluzione via terra, i 5 miliardi di metri cubi necessari le infrastrutture attualmente esistenti sono in grado di trasportarli – la capacità esiste, è stato affermato – ma non c'è la disponibilità.

La prima ipotesi prevede la nave nel porto di Taranto, che è la soluzione che il Mimit reputa migliore, ma che incontra l'opposizione degli enti locali, del Comune di Taranto principalmente, e la netta avversione del mondo ambientalista. Su quest'ipotesi c'è però un cambio di location: non più al molo polisetoriale, come era stato inizialmente proposto, dove c'è il terminal container di Yilport e dove in futuro verrà l'hub per l'assemblaggio delle strutture dell'eolico offshore, ma al quinto sporgente che diverrebbe così la base di lavoro. Seconda ipotesi: la nave in rada, in prossimità della diga foranea. Anche se è una collocazione che per il Mimit costa 400 milioni. Infine, terza ipotesi, ed eventualmente sarebbe una novità, è far arrivare la nave in un'altra parte d'Italia (forse Gioia Tauro) e una volta immesso il gas nella rete, dirottarlo su Taranto. Ma su quest'ultima ipotesi fonti vicine al dossier frenano molto e ritengono che non sussista.

Al vertice coordinato da Marco Calabrò, capo del Dipartimento Mimit per le politiche per le imprese, erano presenti il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, Snam, Comuni di Taranto e di Statte, Autorità portuale del Mar Ionio e le amministrazioni straordinarie di Acciaierie d'Italia e di Ilva.

Riconfermati i due scenari che per la fabbrica il ministro Adolfo Urso ha indicato lunedì scorso. Il primo prevede tre nuovi forni elettrici, che sostituirebbero progressivamente gli altrettanti altiforni da avviare a chiusura nell'arco di otto anni, e quattro impianti di Dri, uno dei quali per il forno elettrico a Genova. La seconda ipotesi, invece, prevede solo i tre forni elettrici senza i Dri. In questo caso servirebbe meno gas: si calcola 2,5 miliardi di metri cubi. Tale possibilità potrebbe essere sostenuta senza la nave, facendo arrivare il gas via terra. Ieri però Snam ha chiarito di avere la disponibilità delle infrastrutture di trasporto ma non della materia prima, cioè del gas. E un eventuale utilizzo del gasdotto Tap che arriva a Melendugno, nel Salento? Andrebbe fatta una verifica per i successivi market test

della società per vedere se ci sono gli spazi, perché quello relativo al periodo 2021-2023 si è già chiuso e il miliardo e 200mila metri cubi che verranno immessi nella rete da inizio 2026, sono di fatto già assegnati.

«È stato un primo incontro, ci hanno assicurato per le 13 di domani (oggi, *ndr*) l'invio del verbale dei lavori, valuteremo e approfondiremo» commenta il sindaco di Taranto, Piero Bitetti. «La riunione – informa una nota del Mimit – è stata aggiornata a mercoledì 23 luglio (domani, *ndr*) con l'obiettivo di giungere alla definizione di conclusioni propedeutiche entro il 28 luglio per consentire al Consiglio consiglio di Taranto di esprimersi in piena consapevolezza al fine di consentire la sottoscrizione dell'accordo di programma interistituzionale nella riunione finale già convocata dal ministro Urso per il 31 luglio al Mimit. In tale occasione, alla presenza delle amministrazioni centrali e locali della Puglia, dovrà essere condiviso il piano di piena decarbonizzazione dello stabilimento siderurgico di Taranto presentato dal Mimit a Regione e enti locali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Stellantis sotto l'onda dei dazi Perdite nette per 2,3 miliardi

Filomena Greco



Stellantis ha registrato una perdita netta pari a 2,3 miliardi nel primo semestre dell'anno, con ricavi a quota 74,3 miliardi di euro, un utile operativo adjusted pari a mezzo miliardo, il cash flow delle attività industriali negativo per 2,3 miliardi e il free cash flow industriale negativo per 3 miliardi. È quanto emerge dai dati preliminari comunicati dalla società in vista della conference call con gli analisti in calendario per il 29 luglio, quando Stellantis dovrebbe presentare le sue previsioni sul 2025, congelate ad aprile.

Tra le diverse variabili che pesano sui conti della casa automobilistica ci sono anche i 3,3 miliardi di «oneri netti al lordo delle imposte, principalmente legati ai costi per la cancellazione di programmi e alla svalutazione di piattaforme, all'impatto netto della recente normativa che elimina la sanzione prevista dal regolamento CAFE (Stati Uniti) e alle ristrutturazioni, che sono stati esclusi dall'utile operativo rettificato».

È la nuova politica commerciale dell'amministrazione Trump a "zavorrare" i conti del gruppo guidato da Antonio Filosa, che negli Usa affronta le incognite derivanti dai nuovi equilibri produttivi imposti dai dazi mentre in Europa è alle prese con le incertezze della regolamentazione al 2035 e con una crescente pressione delle case cinesi, ancora lontane dal mercato a stelle e strisce. Su tutte e due le sponde dell'Oceano però pesano anche i problemi legati alla piena disponibilità di gamma prodotti per i diversi brand, una delle questioni centrali che lo stesso cfo aveva considerato come chiave di lettura dell'addio, in autunno, da parte dell'ex ceo Carlos Tavares.

In negativo, dunque, anche l'andamento delle consegne nel trimestre, in calo del 6%, a quota 1,4 milioni di unità. Tutti indicatori, quelli finanziari e quelli di mercato, che nella prima parte della giornata hanno spinto il titolo in Borsa su un terreno negativo, per poi invertire la rotta e chiudere in rialzo dell'1,54%. I risultati «sono molto sotto

il nostro potenziale, anche considerando i forti venti contrari con cui l'industria dell'auto nel suo complesso ha dovuto fare i conti nel primo semestre», ha evidenziato il cfo del gruppo, Doug Ostermann, durante la presentazione dei dati preliminari, una prassi non così consueta per Stellantis, che ha deciso di aprire una finestra di dialogo con il mercato una settimana prima della call, con l'obiettivo di «colmare la differenza tra le previsioni degli analisti e la performance dell'azienda per il periodo». Osterman ha aggiunto che «abbiamo molto lavoro da fare, in particolare per quanto riguarda la ripresa commerciale», mentre ha fatto riferimento ai miglioramenti registrati, ad esempio nella riduzione dell'outflow. La priorità, ha aggiunto, è quella di «cominciare a generare un free cash flow industriale positivo». Il confronto per Stellantis è con un primo semestre 2024 che aveva già registrato ricavi in calo del 14% (a quota 85 miliardi), un utile netto dimezzato, pari a 5,6 miliardi, e un utile operativo rettificato di 8,5 miliardi (meno 5,7 miliardi).

L'effetto diretto dei dazi è quantificato in 300 milioni, un valore comunque destinato a raddoppiare nella seconda parte dell'anno come preannunciato dallo stesso Ostermann, per arrivare a un totale compreso tra uno e 1,2 miliardi, «numeri comunque coerenti con le stime di 1-1,5 miliardi che avevamo fornito per l'intero anno», ha spiegato. Quanto all'Europa, Stellantis parla di un «impatto ridotto, ma negativo, della transizione dei prodotti nell'Europa allargata, dove diversi importanti modelli sono in fase di accelerazione dopo i recenti lanci, oppure in attesa di avvii di produzione previsti per la seconda metà del 2025». Nel primo caso il riferimento è alla Grande Panda, tra le altre, nel secondo alla famiglia della Fiat 500, in panchina dopo lo stop ai motori Ice e in vista della nuova versione ibrida che sarà prodotta a Mirafiori. In Nord America, le consegne del secondo trimestre sono diminuite di 109mila unità, con un calo del 25% a causa della «riduzione della produzione e delle spedizioni di veicoli importati, maggiormente colpiti dai dazi e delle minori vendite alle flotte aziendali». Le consegne del secondo trimestre dell'Europa allargata sono diminuite di circa 50mila unità, pari a un calo del 6%, «dovuto principalmente a fattori di transizione dei prodotti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA