

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

VENERDI' 28 AGOSTO 2026

Aeroporto, nove compagnie per il test-futuro di novembre

Traffico spostato allo scalo salernitano per il restyling delle piste a Capodichino

LA NOVITÀ

Brigida Vicinanza

Novembre sarà il mese del pressure test per l'aeroporto Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento. Non una semplice parentesi dettata dall'emergenza ma un banco di prova per misurare la capacità dello scalo salernitano di reggere un aumento consistente di passeggeri, voli e destinazioni. E, soprattutto, a capire se Salerno può conquistare un ruolo stabile nella rete aeroportuale della Campania.

LA SCADENZA

I motori e le piste si scaldano ancor di più dall'1 al 30 novembre 2026, quando l'aeroporto di Napoli Capodichino resterà chiuso per consentire gli interventi di manutenzione della pista. Una chiusura programmata che produrrà un effetto inevitabile: una parte dei collegamenti normalmente operati da Napoli verrà trasferita a Salerno. Per un mese, dunque, il Costa d'Amalfi sarà chiamato a fare i conti con volumi di traffico decisamente superiori rispetto alla gestione ordinaria attuale. Il calendario dei voli trasferiti è significativo. A Salerno arriverà Iberia, con il collegamento quotidiano per Madrid, mentre Flydubai garantirà ogni giorno il collegamento charter con Dubai. Importante anche il capitolo dei voli verso la Germania. Eurowings collegherà il Costa d'Amalfi e del Cilento con Düsseldorf, inizialmente tre volte alla settimana e poi due, mentre Stoccarda sarà raggiunta quattro volte alla settimana. Sul fronte dei collegamenti nazionali, riflettori puntati su easyJet, che trasferirà a Salerno la rotta per Milano Malpensa. Il collegamento sarà quotidiano, con alcune giornate nelle quali è previsto anche un raddoppio. Un passaggio rilevante per testare la capacità dello scalo di gestire una delle direttrici più importanti per il traffico business e turistico. Non mancheranno le destinazioni internazionali. Luxair collegherà Salerno con Lussemburgo con frequenza variabile. Neos opererà il collegamento settimanale per Sharm El Sheikh, previsto la domenica. Tre volte alla settimana, invece, Transavia volerà verso Amsterdam, il lunedì, venerdì e domenica. Quotidiano sarà il collegamento di Transavia France con Parigi Orly, con la possibilità di un secondo volo in alcune giornate. Infine, Vueling garantirà quattro frequenze settimanali per Barcellona. Un'offerta che, almeno per trenta giorni, cambierà radicalmente il peso dello scalo salernitano nello scenario regionale. Ma la partita va oltre i numeri di novembre. La domanda è se Salerno riuscirà a trasformare l'emergenza di Capodichino in un'opportunità industriale, dimostrando alle compagnie aeree di essere pronta a sostenere un traffico più consistente.

L'ATTESA

In questo quadro si inserisce anche l'attesa per Ita Airways e per il futuro dei collegamenti con Milano Linate. La conferma e l'eventuale spostamento dei voli rappresenterebbero uno dei passaggi più importanti per lo scalo salernitano, chiamato a mettere le proprie piste a disposizione di Capodichino nella grande famiglia targata Gesac. La logica, del resto, è quella di una rete unica e complementare. Napoli è il principale hub regionale, Salerno può diventare la seconda porta d'accesso alla Campania, capace di intercettare una quota crescente del traffico e di alleggerire la pressione sullo scalo partenopeo. Novembre offrirà per la prima volta una verifica concreta di questo modello. A contare saranno soprattutto puntualità, servizi, gestione dei flussi, assistenza ai passeggeri e capacità delle infrastrutture. Se il sistema funzionerà, il risultato potrà avere conseguenze ben oltre il 30 novembre. Per la segretaria della Filt Cgil Salerno Carmen Morra, «l'aumento dei voli conferma le grandi potenzialità dello scalo salernitano e la sua capacità di assumere un ruolo strategico nel sistema aeroportuale campano. Questa occasione deve diventare un punto di partenza per consolidare nuovi collegamenti anche in futuro. È però indispensabile intervenire da subito sul potenziamento della rete viaria circostante e dei collegamenti con le principali arterie stradali, insieme al rafforzamento del trasporto pubblico da e verso lo scalo. Come Filt Cgil riteniamo che la crescita dell'aeroporto debba tradursi in maggiore accessibilità e in servizi efficienti, capaci di sostenere concretamente lo sviluppo economico, turistico e

occupazionale dell'intero territorio».
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rischio frane dopo i roghi le 3 regole di prevenzione per la costiera amalfitana

La Sigea mette in allerta: «Pericolo di crolli e colate di fango dopo gli incendi»

IL REPORT

Nico Casale

Mappatura delle aree percorse dal fuoco attraverso rilievi tecnici, messa in sicurezza dei versanti più esposti e monitoraggio dei valloni, degli alvei e dei canali di scolo. Sono queste le tre priorità che la sezione Campania della Società italiana di Geologia ambientale (Sigea) indica dopo gli incendi che hanno colpito negli ultimi giorni i territori tra Maiori e Tramonti, in Costiera amalfitana. Si punta, innanzitutto, a una strategia di prevenzione, ma anche a un intervento tempestivo sui territori interessati dagli roghi, così da ridurre le conseguenze del passaggio del fuoco. Un'azione che, secondo la Sigea, deve partire già nella fase immediatamente successiva all'emergenza. Per far fronte all'incendio che aveva interessato quell'area, come comunicato nei giorni scorsi dai vigili del fuoco del Comando provinciale di Salerno, sono intervenuti anche tre Candair, due elicotteri della Regione Campania e un elicottero pesante Erickson S-64.

L'ANALISI

Sul campo è stato dispiegato un imponente dispositivo di soccorso. Oltre ai caschi rossi e alle associazioni di volontariato locali, l'intervento ha visto il coinvolgimento di forze della Regione Campania. «L'ennesima ferita inferta dal fuoco al territorio della Costiera Amalfitana ha colpito negli ultimi giorni i comuni di Maiori e Tramonti», constata, in una nota, il geologo Gaetano Sammartino, presidente della sezione Campania della Società italiana di Geologia ambientale, da cui viene richiamata l'attenzione sulla necessità di monitorare le aree interessate dagli incendi e di valutare con attenzione le condizioni dei versanti in vista della prossima stagione delle piogge. L'obiettivo, secondo la Sigea Campania, è favorire interventi di prevenzione e ridurre eventuali criticità legate al territorio. Sammartino rileva che «la distruzione della copertura vegetale e della macchia mediterranea lungo le scarpate scoscese dei monti Lattari elimina il primo presidio naturale contro l'erosione. Le alte temperature raggiunte dalle fiamme spiega il geologo a capo della sezione Campania della Sigea - alterano la struttura chimico-fisica dei suoli, rendendoli idrofobi e incapaci di assorbire l'acqua». Da qui, lo sguardo viene rivolto alla prossima stagione perché, «con le precipitazioni intense dell'ormai prossimo periodo autunnale, i pendii di Maiori e Tramonti percorsi dal fuoco» potrebbero essere maggiormente esposti a fenomeni di «colate rapide di fango e detriti».

LE PRIORITÀ

Per questo, secondo la Sigea Campania, occorre intervenire già nelle prossime settimane, senza attendere l'arrivo delle prime precipitazioni. E tre sono le priorità «non rinviabili» che la Società italiana di Geologia ambientale indica. La prima riguarda una «mappatura immediata con catasto incendi». Quindi, perimetrare con precisione, tramite rilievi tecnici, le aree bruciate nei territori comunali di Maiori e Tramonti, «applicando con severità i vincoli normativi legati ai cambi di destinazione d'uso». A seguire, viene suggerita una «messa in sicurezza idrogeologica urgente», che passa da una pianificazione, «prima dell'arrivo delle piogge», di «interventi di ingegneria naturalistica e palificate di trattenuta sui versanti a maggior acclività». Infine, la terza priorità, secondo la Sigea Campania, riguarda il monitoraggio attivo dei valloni. E, quindi, «ripulire e monitorare gli alvei dei corsi d'acqua e i canali di scolo» per evitare che, ad esempio, l'accumulo di cenere e detriti possa ostruire il normale deflusso delle acque piovane. «Non possiamo continuare a rincorrere le emergenze», insiste la Sigea Campania, secondo cui «la tutela della Costiera amalfitana passa necessariamente per la conoscenza del territorio, la prevenzione strutturale e l'integrazione delle competenze geologiche nella pianificazione ambientale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Coast to coast fino alle isole: Alicost naviga anche a settembre

L'INIZIATIVA

Antonio Vuolo

Dalle meraviglie del Cilento e della Costiera Amalfitana fino all'incanto delle isole e del Golfo di Salerno e di Napoli: prosegue anche a settembre l'impegno dell'azienda di trasporto marittimo Alicost per garantire collegamenti via mare veloci e continui tra le mete più suggestive della Campania. «Il rafforzamento della rete marittima e la continuità dei servizi verso le isole dell'Arcipelago Campano, la Costiera Amalfitana e il Cilento rappresentano per Alicost una precisa scelta di responsabilità verso il territorio» commenta l'ingegnere Gennaro Esposito, amministratore delegato di Alicost. Tra le novità più rilevanti della stagione estiva spiccano le corse dirette tra Salerno (Molo Masuccio) e Capri. Si tratta di una scelta strategica ben precisa per Alicost che, affiancandosi alla programmazione standard, punta a sviluppare rotte point-to-point capaci di tagliare i tempi di percorrenza ed eliminare quando possibile gli scali intermedi. A potenziare l'operatività della flotta anche la nuova motonave "Caos", dotata di un ponte panoramico pensato per offrire ai passeggeri una vista privilegiata sul paesaggio per tutta la durata del viaggio. «L'obiettivo è consolidare un modello di mobilità realmente intermodale ed efficiente, capace di far dialogare in maniera sinergica il trasporto via mare con la rete ferroviaria e il polo aeroportuale - aggiunge Esposito - Garantire corse dirette, tempi di percorrenza certi e una programmazione prolungata significa offrire un'alternativa concreta al traffico stradale, contribuendo in modo misurabile alla decongestione della viabilità e alla tutela ambientale».

NODO STRATEGICO

I collegamenti marittimi permetteranno di raggiungere anche a settembre le isole di Capri, Ischia e Procida a partire da Salerno e dalla costiera amalfitana. «Continueremo a investire per rendere Salerno un nodo strategico e sostenibile per i flussi turistici e per i residenti» ribadisce Esposito. Fino al 6 settembre, proseguiranno anche i collegamenti marittimi ad alta valenza turistica del Metrò del Mare attivati lo scorso 13 giugno, dedicati alle connessioni tra Salerno, la costa del Cilento e la Costiera Amalfitana. «Alicost rinnova il proprio impegno a proseguire alcuni collegamenti per le isole anche nei mesi autunnali, in un'ottica di destagionalizzazione, così come già avvenuto con successo lo scorso anno - conclude l'amministratore delegato di Alicost - Questo impegno non solo mira a garantire la continuità dei servizi per residenti e turisti, affinché possano continuare a fruire delle meraviglie del nostro territorio anche nei mesi a venire, ma si inserisce anche in una visione più ampia di decongestionamento del traffico veicolare e di promozione della sostenibilità ambientale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CAPACCIO PAESTUM

Scarichi illeciti, nuovo sequestro

Un imprenditore zootecnico accusato di inquinamento a Foce Sele

CAPACCIO PAESTUM

Ancora scarichi illeciti: scatta nuovo sequestro in un'azienda zootecnica a Foce Sele. L'operazione fa seguito ai servizi di vigilanza coordinati e diretti dal comandante della Polizia municipale, maggiore **Antonio Rinaldi**, effettuati in collaborazione con gli agenti del Nucleo tutela ambientale, coadiuvati da personale volontario del WWF Italia - sezione di Salerno. Il sequestro ha riguardato le strutture idrauliche e di scarico di un'azienda zootecnica situata sul territorio comunale e precisamente in località Foce Sele, in via Olmo Panno. L'operazione scaturisce dai co-



stanti e capillari monitoraggi operativi e ambientali svolti dal Nucleo tutela ambientale del Comando di Polizia locale sul territorio comunale. A seguito delle verifiche e

dei sopralluoghi effettuati con l'ausilio di enti e personale specializzato, gli agenti hanno accertato la presenza di sversamenti incontrollati di reflui ed effluenti zootec-

I sigilli apposti
dalla Polizia
Municipale
all'impianto
zootecnico
in località
Foce Sele

.....
nici di recente formazione, causati dalla tracimazione di due vasche di raccolta in calcestruzzo armato. È stata inoltre individuata una condotta sotterranea dotata di pozzetto d'ispezione, impiegata per il convogliamento e lo scarico diretto di acque reflue aziendali all'interno del canale consortile.

Sul posto sono tempestivamente intervenuti anche i tecnici dell'A.R.P.A.C. per l'esecuzione dei campionamenti ufficiali volti alle successive analisi di laboratorio, mentre il personale della Polizia municipale ha provveduto al tombamento e alla sigillatura immediata delle condotte e delle strutture di scarico per impedire il protrarsi dell'attività illecita. La struttura aziendale era già stata sottoposta a sequestro penale nei mesi scorsi.

Angela Sabetta

RIPRODUZIONE RISERVATA

Per il rilancio dell'Unione focus sugli appalti pubblici europei

Beda Romano

Dal nostro corrispondente

BRUXELLES

La mano pubblica è un attore significativo dell'economia europea. Gli appalti pubblici, tuttavia, restano per lo più appannaggio delle imprese nazionali. In un recente articolo accademico, quattro studiosi propongono nuove soluzioni per aprire le gare a tutte le aziende europee, in un momento nel quale rafforzare il mercato unico è diventato cruciale per il futuro stesso dell'Unione europea e mentre Bruxelles prepara una attesa riforma delle gare pubbliche in Europa.

La spesa pubblica rappresenta nell'Unione europea il 45% del prodotto interno lordo, mentre gli appalti pubblici valgono quasi il 14% del Pil. Una parte significativa dell'economia continentale dipende quindi dalla capacità delle istituzioni pubbliche di allocare risorse in modo efficiente, notano nell'articolo pubblicato dall'Institute for European Policymaking dell'Università Bocconi gli studiosi Desiderio Berdini, Karolis Granickas, Manfred Hafner e Francesco Nicoli.

Spiegano gli autori di *Go European? How a European Supplier Qualification Authority can Unlock Cross-Border Procurement*: «Il mercato degli appalti pubblici dell'Unione europea è ancora frammentato. La partecipazione transfrontaliera rimane limitata, non tanto a causa di discriminazioni nella fase di aggiudicazione, quanto piuttosto a causa della frammentazione dei sistemi nazionali di qualificazione dei fornitori». Insomma, partecipare è quasi più difficile che vincere la gara.

Conferma Saverio Scopelliti, direttore commerciale di RINA Consulting, la società di servizi ingegneristici: «Il nostro tasso di successo nelle gare pubbliche è del 40% in Italia, scende al 10% nella Ue. Le regole cambiano da Paese a Paese. Ci sono molte barriere indirette poiché mancano requisiti armonizzati a livello comunitario. Addirittura, in alcuni casi è possibile partecipare solo se nei fatti già si è lavorato nel Paese in questione». La Ue pesa per il 25% delle gare pubbliche a cui partecipa RINA (l'Italia: il 45%).

Insomma, le imprese che vogliono prendere parte ad appalti pubblici in altri Stati membri si trovano ad affrontare una miriade di ostacoli: sistemi di qualificazione differenti, documentazione duplicata, verifiche ripetitive, traduzioni e anche elevata incertezza del diritto. Gli studiosi dell'Università Bocconi propongono quindi di creare a livello europeo un meccanismo di riconoscimento anticipato delle

qualificazioni, che offra ex ante alle aziende il certificato necessario per partecipare alle gare.

Il modello da seguire, secondo l'Institute for European Policymaking, è quello italiano. In Italia l'attestazione SOA (Società Organismo di Attestazione) è la certificazione obbligatoria che qualifica le imprese alle gare pubbliche e per importi superiori a 150mila euro. A monte, gli studiosi propongono che l'Unione europea si doti per così dire di un 28mo regime negli appalti pubblici - sulla falsariga del 28mo regime nel diritto societario - nel quale l'attestazione verrebbe accettata in automatico.

L'articolo dell'Università Bocconi giunge mentre la Commissione europea sta lavorando a una riforma degli appalti pubblici, attesa per il 9 settembre. Secondo le informazioni raccolte a Bruxelles, l'esecutivo comunitario sta riflettendo se imporre una quota di *Made in Europe* in alcuni settori in un momento in cui i Ventisette devono fare i conti con la concorrenza cinese e sono chiamati a investire denaro in comune in grandi progetti infrastrutturali: dalla difesa ai trasporti e all'energia.

Nota ancora l'ingegnere Scopelliti, il dirigente di RINA: «Una piattaforma unica di partecipazione agli appalti, come quella usata per esempio dall'Agenzia spaziale europea, offrirebbe nuove opportunità». Intanto, in maggio, 40 associazioni imprenditoriali hanno chiesto una rapida riforma della legislazione europea degli appalti pubblici – ormai risalente al 2014. Sostengono che la selezione non dovrebbe basarsi solo sul miglior prezzo, ma anche sul maggior valore aggiunto e sui principi di sostenibilità.

La proposta degli studiosi dell'Università Bocconi è tutt'altro che meramente tecnica. In realtà, riformare gli appalti pubblici in Europa per aprirli alla concorrenza e quindi renderli, tendenzialmente, più efficienti potrebbe servire a rafforzare il mercato unico e a promuovere l'acquisto di beni e servizi europei - alla stregua di altre riforme attualmente in discussione, come quella di trasferire dai Paesi membri a una autorità comunitaria la delicata vigilanza dei mercati finanziari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ANALISI

serve un patto per l'autonomia strategica

Daniela Fumarola



Le chiusure dello Stretto di Hormuz non rappresentano solo una notizia di politica estera ma una pesante voce in più nel bilancio di ogni lavoratore, imprenditore e famiglia italiana. Il taglio delle forniture di petrolio e gas ha rimesso in moto l'inflazione e presenta all'Europa un salasso cumulato di 50 miliardi. Conto che non resta sui mercati: arriva alle bollette, ai trasporti, alla spesa. E colpisce più duramente chi ha meno mezzi, allargando l'area della marginalità. È stato giusto intervenire con la proroga di una misura tampone che risponda all'emergenza prezzi dei carburanti. Ma di fronte a uno scenario "strutturalmente instabile" dobbiamo anche pensare a soluzioni di sistema.

La domanda è come farlo, sapendo che lo spazio di manovra non è più quello del 2022. La Bce lo dice con chiarezza: il debito è paragonabile a quello di allora, ma rifinanziarlo costa molto di più, e le misure devono essere temporanee e mirate. Resta quindi la questione decisiva, quella che nessuno vuole nominare: chi paga?

Il primo terreno è il contributo di chi, da questa crisi, guadagna. Il 24 agosto sei Paesi — Italia, Germania, Spagna, Portogallo, Polonia e Austria — hanno chiesto un quadro europeo comune per tassare i profitti straordinari delle compagnie petrolifere. La risposta è stata un rinvio alla discrezionalità nazionale. È una risposta debole. Tassare Paese per Paese frammenta il mercato unico, apre contenziosi legali — è già accaduto nel 2022 — e si scontra con multinazionali capaci di spostare i profitti dove conviene. La strada seria esiste già: riattivare e aggiornare il regolamento che prevedeva un

contributo di solidarietà temporaneo per le imprese di petrolio, gas, carbone e raffinazione, destinato a rendere l'energia accessibile.

Il secondo terreno sono le bollette, dove si fronteggiano due errori opposti. Il primo è l'aiuto per tutti: secondo la Bce il 60% delle misure adottate nel 2026 resta non selettivo, costa moltissimo e finisce anche a chi l'aumento potrebbe assorbire. Il secondo è una selettività troppo rigida, che arriva quando il danno è già fatto. Servono sostegni che decrescano col reddito, calcolati sulla composizione del nucleo e sui consumi essenziali, con soglie mobili che si allarghino quando lo shock si aggrava. Sui prezzi va valutato di sperimentare un price cap dinamico sul gas che scatti davanti a picchi anomali. L'Europa autorizzi un regime di aiuti per i settori più esposti — agricoltura, logistica, industrie energivore — dove l'Italia pesa più della media europea.

Il terzo terreno fa la differenza tra pagare questa crisi e prevenire la prossima: gli investimenti. Le linee guida europee del 18 agosto consentono di estendere la clausola di salvaguardia alla sicurezza energetica, fino allo 0,3% del PIL all'anno e allo 0,6% nel triennio 2026-2028. L'Italia ha chiesto l'intero margine, circa 14 miliardi. Vanno concentrati su poche priorità, con iter autorizzativi rapidi e un tavolo stabile tra Governo, sindacati e imprese: il dialogo sociale che l'Organizzazione Internazionale del Lavoro indica come condizione delle grandi transizioni, non come cortesia.

Le tre dimensioni compongono una sola strategia. Nel breve, sostenere i redditi e distribuire il costo dello shock in modo più equo, proteggendo i settori produttivi esposti. Nel medio, costruire protezioni più intelligenti. Nel lungo, ridurre strutturalmente la dipendenza dall'estero, anche riaprendo al nucleare di ultima generazione. Perché ogni miliardo speso

per abbassare una bolletta risolve un problema oggi; ogni miliardo investito in reti, impianti, accumuli, tecnologie e sovranità energetica lo riduce anche domani.

Serve un patto per la sicurezza e l'autonomia strategica, costruito con le parti sociali, capace di tenere insieme equità, competitività e sostenibilità dei conti pubblici. La politica energetica non

può più limitarsi a pagare il prezzo della dipendenza. Deve investire per ridurla.

Segretaria generale Cisl

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Carburanti, al vaglio un bonus in busta paga Al Mezzogiorno i rincari maggiori del diesel

Lo.Pa.

Approvato il tredicesimo decreto per finanziare il taglio delle accise solo sul gasolio, il governo comincia a pensare a una via d'uscita dal tunnel degli sconti generalizzati. Dopo la proroga di dieci giorni decisa mercoledì in Cdm, l'esecutivo guarda al 6 settembre, quando sarà disponibile l'extragettito Iva di agosto e si potrà valutare il ritorno delle accise mobili. Ma il secondo della partita contro il caro carburanti guarda ora a interventi più mirati. Tra i quali, nelle ultime ore, sta guadagnando terreno nelle file della maggioranza l'ipotesi di un bonus benzina in busta paga, scaricabile dal datore di lavoro come costo d'impresa attraverso i fringe benefit. «Se la crisi dovesse durare in queste dimensioni - ha spiegato ieri Marco Osnato, responsabile Economia di Fratelli d'Italia - si farà una valutazione selettiva. Una possibilità sono i buoni benzina del datore di lavoro, attraverso i fringe benefit. Credo che sia stata una buona intuizione del viceministro Maurizio Leo».

Sulla stessa linea Forza Italia contraria all'idea di aiutare gli italiani attraverso la carta "Dedicata a te", che oggi spetta a poco meno di 1,2 milioni di persone: «Da ex sindaco - ha detto il responsabile nazionale dei Dipartimenti azzurro Alessandro Cattaneo - metto in guardia da interventi sulla social card» perché «l'unico modo per determinare il reddito è l'Isee, e per l'80% le risorse vanno a stranieri. Mi sembra un sistema iniquo ed inefficace». Un punto di vista che trova d'accordo anche gli esponenti leghisti.

Insomma, l'orientamento è quello di procedere attraverso aiuti non più generalizzati, come ha confermato ieri anche il ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Gilberto Pichetto Fratin, a margine dell'evento "La Piazza" in corso a Ceglie Messapica. «Sul fronte del caro-carburanti si sta parlando di valutazioni più selettive, quindi su un settore o su fasce».

Sullo sfondo, la panoramica sul semestre di crisi petrolifera legata a Hormuz restituisce l'immagine di un Paese spaccato sui rincari, soprattutto del gasolio. A sfavore del Mezzogiorno, che con quattro Regioni guida la classifica dei rialzi: Sicilia (+45,3 centesimi al litro), Campania (+45 centesimi), Puglia (+44,9 centesimi) e Calabria (+43,9 centesimi). La prima Regione non meridionale in graduatoria è la Toscana, dove un litro di diesel costa in media 43,8 centesimi in più rispetto allo scorso 20 febbraio.

I rincari maggiori, però, non coincidono con i distributori più costosi. O almeno non esattamente. Perché i listini più alti in assoluto sono quelli della Provincia di Bolzano

(2,184 euro al litro) e del Friuli-Venezia Giulia (2,158 euro), dove il gasolio costa caro da mesi per la complessità della rete di distribuzione.

Il motivo per cui il gasolio resta sotto osservazione più della benzina è strutturale: alimenta il trasporto di merci, un settore a domanda rigida che non può ridurre i consumi al salire dei prezzi e finisce per scaricarli sulla filiera. Non a caso il governo è tornato a intervenire più volte su questo fronte, anche per evitare che i rincari si scarichino sui cittadini con il caro-vita più in generale: secondo gli ultimi dati Istat sui prezzi al consumo (luglio), l'inflazione tendenziale ha superato la media nazionale (+2,9%) proprio nelle Regioni dove il gasolio è cresciuto di più, con la Calabria al +3,5%, la Campania al +3,3%, Puglia e Sicilia al +3,2 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confitarma: «Flotta italiana in calo del 30% in dieci anni, serve un taglio dei costi»

Raoul de Forcade



Nonostante l'approvazione di leggi, per il settore marittimo, che, negli ultimi due anni, hanno aggiornato positivamente procedure e codici, la bandiera italiana continua a perdere tonnellaggio navale, che sceglie di iscriversi nei registri internazionali di altre nazioni, anche europee, ad esempio Malta. A suonare un campanello d'allarme è Confitarma, attraverso le parole del direttore generale, Luca Sisto.

«Stiamo registrando - spiega - un -3% l'anno di flotta battente bandiera tricolore: in 10 anni fa il 30% in meno. E all'interno dell'Imo (International maritime organization), per sedersi nei primi banchi, conta proprio il numero di navi di bandiera. Oggi, in prima fila, ci sono Liberia, Panama e Isole Marshall. L'Italia sta tornando indietro, perché perde flotta: se una volta era 13°, adesso è 17°, vuol dire che ha perso quattro posizioni. Avremmo potuto essere tra i primi 10 e, invece, rischiamo di entrare nei primi 20; insomma, è un altro campionato».

Confitarma, sottolinea Sisto, «con molta sobrietà, lancerà questi temi, soprattutto per costruire soluzioni future, in occasione dell'assemblea dei suoi 125 anni: un anniversario storico che celebreremo il prossimo 27 ottobre. Il punto è che dobbiamo far tesoro dell'esperienza accumulata quando la bandiera italiana era in netta crisi, negli anni '80. Allora il tonnellaggio col tricolore era ad appena 7 milioni; e siamo riusciti a rilanciare la flotta fino ad arrivare a 20 milioni di tonnellaggio, con la creazione del Registro internazionale italiano e il boom, avvenuto prima della grande crisi (del 2008, ndr). Adesso siamo in una situazione intermedia, sui 12,5-13 milioni di tonnellate, e

occorre fare attenzione: non dobbiamo rischiare di tornare a 7 ma dobbiamo aspirare a tornare a 20, questo è il messaggio che voglio dare. E possiamo farlo, perché gli armatori italiani sono ancora desiderosi d'investire, sono forti, hanno grande esperienza».

La questione, prosegue Sisto, è che «l'ordinaria amministrazione di una nave italiana costa 200-400mila euro l'anno a scafo in più, rispetto ad altre bandiere, a causa della burocrazia. Se un armatore ha 10 navi sono 4 milioni che butta nel cestino ogni 12 mesi e che, se battesse un'altra bandiera, potrebbe conservare per fare qualche investimento, per cominciare a ordinare una nuova nave, per migliorare la flotta di proprietà o per assumere più personale. Si tratta di tanti soldi, che gli armatori non possono utilizzare nel business ma sono costretti a usare, invece, per tutti i costi e sovraccosti dell'iperburocrazia. Ciò detto, un messaggio che bisogna lanciare è che noi vogliamo collaborare con l'amministrazione, per migliorare ancora ciò che loro già hanno fatto: ci sono venuti già incontro ma occorre far di più e velocemente».

«Introdotte misure efficaci ma non bastano per essere competitivi». Sisto ricorda che, «negli ultimi anni, è stato avviato un percorso importante per modernizzare il quadro normativo del settore marittimo italiano e rafforzare la competitività della nostra bandiera. Le leggi Semplificazioni (182/2025) e Valorizzazione della risorsa mare (70/2026) hanno introdotto misure che il comparto attendeva da tempo, intervenendo su procedure amministrative, digitalizzazione e aggiornamento di disposizioni del Codice della navigazione, non più adeguate alle esigenze operative delle imprese e dei lavoratori. Tuttavia il percorso non può considerarsi chiuso. La concorrenza tra registri navali è sempre più forte. I pilastri fondamentali rappresentati dal Registro internazionale italiano e dalla tonnage tax (regime fiscale agevolato e opzionale riservato alle compagnie di navigazione, ndr) da soli non bastano. Come da sempre sostiene Confitarma, infatti, la scelta della bandiera dipende anche dalla rapidità delle procedure, dalla certezza dei tempi, e dalla capacità di offrire servizi pienamente digitali. Occorre, quindi, proseguire nella digitalizzazione dei procedimenti, eliminare gli adempimenti ancora duplicati, adottare tempestivamente i provvedimenti attuativi mancanti e continuare nell'opera di aggiornamento del Codice della navigazione».

Se è vero, aggiunge Sisto, «che la nostra amministrazione, in particolare nella gestione straordinaria, tutela più di altre bandiere gli equipaggi italiani, ovunque siano imbarcati e, quando c'è bisogno, risponde e si presta a risolvere i problemi degli armatori, compresi casi gravi come gli attacchi di pirateria, viceversa la gestione ordinaria è pesantissima. Penso, ad esempio, alla normativa tecnico-sanitaria, che è complessa, o alla registrazione della bandiera italiana su una nave, con quattro amministrazioni che bisogna coordinare ma solo fino al giovedì sera; perché il venerdì, alle 12, chiudono gli uffici. In altri Paesi marittimi gli uffici non chiudono». E poi, prosegue, «penso alla Naspi (indennità di disoccupazione, ndr): bisogna individuare una disciplina che tenga realmente conto della specificità del lavoro marittimo. Importante anche il tema del diritto di voto, di cui oggi, in pratica, sono privati i nostri marittimi imbarcati».

Insomma, conclude Sisto, «il fatto che la bandiera italiana continui a perdere, ogni anno, una percentuale della sua flotta, vuol dire che questo processo di semplificazione deve essere accelerato e completato. L'obiettivo è creare le condizioni affinché il Registro italiano possa competere, ad armi pari, con i principali registri europei e internazionali. Una bandiera più competitiva significa, tra l'altro, avere maggior peso nei consessi internazionali, maggiori investimenti, più occupazione qualificata e un contributo ancora più forte dello shipping alla crescita economica e alla sicurezza strategica del Paese. Le riforme approvate hanno dimostrato che il cambiamento è possibile».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Materie rare, meccanica, energia: Cile hub per le pmi in America Latina

Giovanna Mancini

Un hub per l'America Latina ancora poco considerato dalle imprese italiane che nel Cile possono trovare un Paese tra i più stabili del continente dal punto di vista politico ed economico, «ben organizzato e strutturato dal punto industriale, con una consolidata cultura di libero mercato e una grande trasparenza nelle attività economiche».

Secondo Luciano Marocchino, imprenditore della moda e presidente della Camera di Commercio italiana in Cile (che fa parte del network delle 86 Camere di Commercio Italiane all'Estero, socie di Assocamerestero), questo è il momento giusto per investire in Cile: il nuovo governo presieduto da José Antonio Kast Rist, insediatosi lo scorso marzo, ha varato un piano economico e fiscale che punta a rilanciare gli investimenti industriali – compresi quelli esteri – riducendo la tassazione sulle imprese, incentivando l'occupazione e semplificando le procedure burocratiche.

Inoltre, spiega Marocchino, dal febbraio del 2025 è in vigore un accordo commerciale tra Ue e Cile, che ha eliminato i dazi sulla quasi totalità delle esportazioni europee e semplificato le regole sugli scambi. Già oggi l'Italia – nono fornitore del Cile a livello mondiale (e quinto europeo) con quasi 1,3 miliardi di euro di prodotti venduti nel 2025 secondo i dati del Maeci – è considerata un partner affidabile e di qualità, soprattutto per i beni tecnologici a destinazione industriale e quindi in settori quali meccanica (prima voce dell'export), chimica, costruzioni e trasporti. Ma anche l'export di agroalimentare e servizi si sta affermando rapidamente. Più difficile, almeno sulla fascia media del mercato, la competizione nei settori del largo consumo, dove prevalgono ancora logiche di prezzo anche se la cultura sta cambiando, soprattutto tra le giovani generazioni.

I margini di crescita sono enormi: l'Italia copre oggi solo il 2% del mercato, mentre Cina e Stati Uniti sono di gran lunga i principali partner del Paese, con il 32,7% e il 17% rispettivamente del commercio cileno. Tuttavia, spiega Marocchino, «per l'Italia e l'Unione europea possono aprirsi spazi importanti in settori strategici come energia, infrastrutture, industria, tecnologie verdi, agroindustria, digitalizzazione e lavorazione delle materie prime, in cui il Cile ha interesse a diversificare i fornitori».

In particolare, sul tema delle materie rare o critiche e delle energie rinnovabili il Cile rappresenta un'opportunità non solo per l'export, ma anche per l'approvvigionamento delle imprese. La partita è aperta e già grandi nomi dell'industria italiana si sono garantiti un ruolo decisivo, come Eni, che ha di recente acquisito il 25% di Black Giant Spa, società cilena di EnergyX, titolare di un progetto di sviluppo del litio nel nord del Paese, con un investimento complessivo di circa 225 milioni di dollari.

Oppure Enel, che opera nel Paese con Enel Chile, una delle principali realtà locali nella generazione, distribuzione e commercializzazione di energia. O ancora: Ferrero (attraverso la controllata Agrichile), Epta, Reale Seguros, Mapei, Savino Del Bene, solo per citare alcune delle 274 società italiane presenti in Cile (di cui 180 associate alla Camera di commercio italiana in Cile), che insieme generano un fatturato aggregato di circa 6,6 miliardi di euro e danno impiego a 15.900 addetti. E non ci sono solo i «big»: «Il 90% dei nostri soci sono di pmi, eccellenze della manifattura italiana che possono trarre grande vantaggio dalle nuove politiche industriali e commerciali del Paese, favorite anche dalla partecipazione dei grandi gruppi italiani ad alcuni tra i principali progetti nei settori strategici», aggiunge Marocchino.

A patto di investire sul Cile in maniera strutturale, con una visione sul lungo periodo, senza sottovalutare i costi logistici, i tempi di spedizione, la distanza geografica, gli adempimenti burocratici e la ricerca dei partner giusti. Tutti aspetti su cui la Camera italiana in Cile offre il suo sostegno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Veicoli commerciali Stellantis, Atesa diventa il polo europeo

Filomena Greco

Un miliardo di investimenti sul polo di Atesa, per rafforzare la missione industriale del sito, «hub strategico europeo di Stellantis Pro One per i veicoli commerciali di grandi dimensioni e leader nelle conversioni realizzate direttamente in fabbrica» descrive la società. La sfida per la storica fabbrica del Ducato - modello che quest'anno festeggia i 45 anni di attività - è duplice. Da un lato, prepararsi ad ospitare in linea la nuova famiglia di veicoli commerciali del Gruppo, che sarà presentata ad Hannover a metà settembre e che sarà sul mercato a partire dal 2029. Dall'altro, modulare il miliardo di investimenti annunciati dai vertici del Gruppo - da qui al 2030 - in maniera efficace, per rinnovare le aree produttive e sostenere lo sforzo industriale che sarà necessario a rispondere ad un mercato comunque in grande trasformazione. Sia sul fronte degli allestimenti che su quello delle motorizzazioni. Ad Hannover, inoltre, Stellantis Pro One svelerà in anteprima mondiale anche "Box-on-Wheels", nuovo concept che segna una svolta strategica verso la fornitura di soluzioni logistiche integrate. In mostra ci saranno anche le ultime novità di Stellantis CustomFit, il programma di personalizzazioni dei mezzi che ad Atesa combina trasformazioni interne con una rete globale di oltre 500 partner certificati per garantire integrazione, qualità e conformità agli standard di sicurezza.

Per lo stabilimento abruzzese del Gruppo guidato dal ceo Antonio Filosa, il periodo di chiusura estiva è stato di sole due settimane, la fabbrica ha riaperto i battenti la settimana scorsa, con il contratto di solidarietà chiuso il mese scorso, con tutti e 4.200 gli addetti al lavoro su tre turni e, in calendario, una serie di weekend di lavoro straordinario su base volontaria. «L'azienda - racconta Amedeo Nanni della Fim Cisl - sta già facendo una serie di interventi propedeutici all'investimento vero e proprio, in vista di un intervento importante, a dicembre, da realizzare nel reparto Lastratura, con interventi su macchinari, robot e automazione delle lavorazioni».

Nel primo semestre dell'anno, come emerge dal report trimestrale curato dai metalmeccanici della Cisl, la produzione ha raggiunto quota 94.030 unità, il 4% in meno allo stesso periodo del 2025. Una flessione di fatto riconducibile agli interventi strutturali realizzati questa volta nel reparto di Verniciatura della fabbrica. Quest'anno la soglia delle 190mila unità è comunque alla portata, dicono i sindacati. Atessa è uno dei poli produttivi principali di Stellantis in Italia, accanto a Pomigliano, con una quota della produzione totale del Gruppo aumentata da circa un terzo a quasi la metà delle unità realizzate nelle fabbriche italiane. E se la riduzione dei volumi di auto prodotte in Italia dal Gruppo è stata pesante tra 2024 e 2025, con un recupero di circa il 30% quest'anno, il settore dei commerciali leggeri ha retto molto meglio. Nello stabilimento abruzzese vengono realizzati i veicoli commerciali del Gruppo tra cui oltre a Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano/Vauxhall Movano e Toyota Proace Max.

Di "specifiche" su come si modulerà l'investimento da un miliardo nei prossimi cinque anni l'azienda non ne ha ancora comunicate ufficialmente. «È importante chiarire quali saranno le misure da attuare sulle linee, come saranno gestiti i colli di bottiglia produttivi che oggi registriamo all'interno dello stabilimento - sottolinea Alfredo Fegatelli segretario generale della Fiom Chieti - e quali i potenziali impatti su occupazione e indotto». La produzione giornaliera attualmente si attesta tra 800 e 850 veicoli al giorno, meno dei 1.200 registrati negli anni scorsi. Il limite principale è rappresentato dalla capacità dell'impianto di verniciatura - prima erano due - che è stato sì rinnovato ma con una capienza inferiore rispetto al passato. Altro passaggio che necessiterà di interventi strutturali potrebbe essere l'area del decking - l'unione tra la scocca del veicolo e il gruppo meccanico rappresentato da motore, sospensioni e trasmissioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Furgoni, l'Italia rallenta rispetto all'Europa

F. Gre.

Il mercato italiano dei furgoni va controcorrente rispetto all'Europa e registra, nel primo semestre dell'anno, un calo delle immatricolazioni del 4,7% rispetto alla crescita dell'1,7% registrato nell'intera area Complice, forse, l'effetto attesa giocato dagli incentivi, poi effettivamente assegnati in una sola giornata a fine luglio.

Con circa 94mila immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri da gennaio a giugno, l'Italia detiene una quota del 10% del mercato europeo dei furgoni e rappresenta, per dimensioni, la quinta piazza commerciale nel continente. Meglio, sul mercato domestico, ha retto il comparto degli autocarri medi e pesanti, allineato invece alla media europea. In Europa (Ue più Efta e Uk), nel primo semestre dell'anno (elaborazione Anfia) il mercato dei commerciali leggeri si è attestato a circa 928mila unità, in crescita dell'1,7% rispetto al 2025, accanto agli autocarri - con ptt superiore a 3.500 kg - aumentati del 9,3% e ai mezzi pesanti (ptt superiore ai 16mila kg), per i quali l'incremento in un anno è stato dell'8,6%. In questo contesto, l'Italia è uno dei major market europei che nel comparto dei mezzi leggeri ha registrato una contrazione delle immatricolazioni del 4,7%, accanto alla Francia - primo mercato europeo, -2,1% nel semestre - e Germania, -4,6%. Vanno meglio, in Italia, le vendite di autocarri medi-pesanti, +3,9% nel semestre, e di mezzi sopra i 16mila chili, in crescita del 5,6%.

Un settore, quello dei commerciali, in particolare i leggeri, per il quale la transizione è ancora più complicata che per l'auto, con da un lato un mercato dell'elettrico inchiodato a percentuali basse, e dall'altro la mannaia della revisione del Regolamento Ue sulla decarbonizzazione che parifica il percorso dei furgoni a quello delle autovetture. Il fatto però che gli incentivi sul mercato italiano - 16 milioni per i mezzi elettrici, 24 milioni per immatricolazioni indipendenti dall'alimentazione - siano andati esauriti in meno di un'ora la dice lunga sull'interesse degli operatori verso le motorizzazioni a basso impatto, a fronte di aiuti, e in generale sulla spinta verso il rinnovo della flotta. «Serve una pianificazione strutturata e programmatica degli strumenti di supporto al mercato» dicono le associazioni di categoria e anche Motus-E, che sostiene lo sviluppo della mobilità elettrica. Unrae in particolare (case estere) aggiunge che per abilitare la transizione del trasporto merci, i soli incentivi all'acquisto non siano sufficienti. «Risulta indispensabile affiancare un sistema di fattori abilitanti - scrive in una nota - dalla pianificazione delle infrastrutture di ricarica fino ad un intervento per contenere i costi dell'energia, oltre all'introduzione di un credito d'imposta al 50% per gli investimenti privati in ricariche fast».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

EUROPEAN CUSTOM AUTHORITY

Più controlli e digitale: L'Europa verso l'unificazione doganale

Enrico Traversa

Il Consiglio Ue dei ministri delle Finanze – che nel settore doganale decide a maggioranza qualificata - e il Parlamento europeo – che nel settore doganale ha potere di co-decisione - hanno raggiunto l'accordo sul testo finale del nuovo Codice doganale che sostituirà l'attuale Codice doganale del Regolamento Ue 952/2013. Fra i circa 300 articoli del futuro codice ve ne sono 38 che hanno per oggetto l'istituzione di un'Autorità doganale dell'Unione europea (European Customs Authority - Euca, che avrà sede a Lille). Si tratterà della 39a agenzia esecutiva dell'Ue e la prima in assoluto nel settore tributario. Alla base della sua istituzione è la constatazione che l'attuale cooperazione fra le amministrazioni doganali degli Stati membri si è rivelata insufficiente. Le prassi applicative nazionali del codice doganale europeo sono ancora divergenti fra i 27 Stati membri, mancano sia un'analisi centralizzata dei rischi di frode doganale, sia una classificazione uniforme ed è carente anche il coordinamento dei controlli. Queste carenze hanno fatto sì che molti operatori economici riescano a praticare il *border shopping*, vale a dire la scelta del tratto meno controllato della frontiera esterna dell'Unione, per introdurre illecitamente dei prodotti nel mercato interno Ue, nell'ambito del quale questi potranno poi circolare in libera pratica senza più frontiere interne.

Sulla base del testo ufficioso in inglese del nuovo Codice è possibile definire gli aspetti più rilevanti dell'attività della futura Autorità. L'articolo 208 prevede l'attribuzione all'Euca di 21 competenze di cui quattro più importanti e operative.

La prima riguarda la gestione – su delega della Commissione europea - del futuro Eu Customs Data Hub, ovvero della istituenda «sicura e cyber-resiliente piattaforma informatica centralizzata» che servirà come «punto centrale per lo scambio di dati con e fra le autorità doganali» degli Stati membri. In una prima fase sarà la Commissione a gestire il Data Hub delle 27 amministrazioni doganali, ma non appena avrà accertato la capacità operativa dell'Euca, la Commissione affiderà la gestione della nevralgica piattaforma informatica all'Autorità doganale che ne assumerà la piena e diretta responsabilità. Il Data Hub europeo sarà un «complesso di servizi elettronici, applicazioni e infrastrutture per elaborare e stoccare dati» al fine, in particolare, di «permettere l'attuazione per via elettronica della legislazione doganale» e «assicurare un'analisi dei rischi e dei dati».

In secondo luogo, proprio per contrastare il *border shopping* l'Autorità sarà incaricata di elaborare una gestione a livello europeo dei rischi di frodi doganali al fine di

individuare i prodotti e gli operatori economici sui quali concentrare i controlli. Mentre le «aree comuni di controllo prioritario» e i «criteri comuni di rischio» saranno decisi dalla Commissione, spetterà all'Euca assicurare che le amministrazioni doganali degli Stati membri applichino correttamente le istruzioni di Bruxelles. A tal fine l'Autorità, nel caso in cui un rischio sia identificato, avrà il potere, sia di notificare alle dogane nazionali delle «raccomandazioni di controllo», sia di proporre alla Commissione una decisione in forza della quale le suddette dogane nazionali saranno tenute ad eseguire tutte le raccomandazioni di controllo, a meno di fornire all'Autorità stessa una valida giustificazione per la mancata esecuzione di una specifica raccomandazione.

In terzo luogo, spetterà all'Euca coordinare e controllare la gestione, da parte delle amministrazioni doganali degli Stati membri, sia di misure restrittive (sanzioni contro un paese terzo come la Russia), sia di eventuali crisi alla frontiera esterna dell'Unione che hanno un impatto sulle procedure doganali. Tale gestione sarà attuata sulla base di protocolli elaborati dall'Autorità stessa e mediante l'attivazione di una cellula (europea) di crisi (le gravi turbative all'import/export dell'Ue causate dalle guerre in Medio Oriente). Ed infine, l'istituenda Autorità doganale Ue avrà la funzione di organizzare e coordinare ispezioni congiunte, ovvero programmare, organizzare e coordinare ispezioni effettuate in uno o più Stati membri con la partecipazione di funzionari doganali di altri Stati membri e dell'Autorità stessa. Una competenza analoga è già stata conferita all'Ela (European Labour Authority, l'Ispettorato europeo del Lavoro) dal Regolamento UE 2019/1149 e questa Autorità ha esercitato pienamente tale competenza dal 2021 con risultati decisamente positivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CRONACHE

L'impiego dell'intelligenza artificiale balza al 32% nelle grandi società, ma cresce il divario con le piccole realtà

Ai, l'Italia accelera nella rivoluzione ma tremano 4,7 milioni di posti di lavoro

IL CASO

FABRIZIO GORIA

L'intelligenza artificiale sta modificando la fisionomia imprenditoriale globale. E l'Italia si trova a un bivio storico tra innovazione e ritardi strutturali. La tecnologia promette balzi di produttività inediti, eppure l'integrazione procede a due velocità e solleva svariati timori occupazionali. Uno studio della Banca d'Italia ha calcolato circa quindici milioni di lavoratori esposti all'impatto, avvertendo in parallelo che «solo 4,75 milioni siano soggetti al rischio potenziale di spiazzamento». Un monito preciso arriva dai dirigenti del gruppo Kuvera, come riporta-

La modernizzazione delle imprese rischia di incrementare le disuguaglianze

to da un rapporto Anitec-Assinform in collaborazione con il Politecnico di Torino, i quali notano sul campo come «c'è molto scollamento in termini di stakeholder e a quel punto ci troviamo ad essere tanti soggetti, tante piccole isole a cui manca il collegamento».

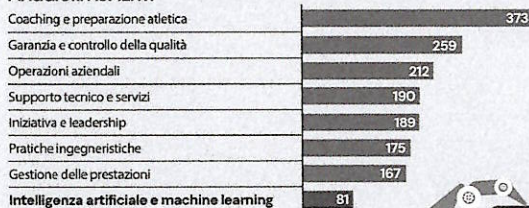
La corsa alla modernizzazione sconta disuguaglianze profonde. Un'analisi della Banca d'Italia segnala che la quota di imprese italiane utilizzatrici di strumenti avanzati è salita fino ad attestarsi al 32% all'inizio del 2026. L'impiego intensivo degli algoritmi nei processi aziendali resta confinato a un modesto 5 per cento. Il potenziale economico in gioco giustifica gli sforzi continui. Un rapporto del McKinsey Global Institute stima in 196 miliardi di dollari il valore sbloccabile dall'automazione nel nostro Paese entro il 2030. Il 60% delle ore di lavoro attuali risulta in teoria automatizzabile. La transizione premia i servizi avanzati e penalizza le realtà tradizionali, con le grandi aziende capaci di integrare i sistemi e le piccole frenate da ostacoli imponenti. «Un problema di breve, medio e lungo periodo», sottolineano gli analisti di Morgan Stanley.

L'inserimento degli algoritmi incontra gli scogli più duri nei comparti complessi della finanza e della manifattura. I mercati finanziari devono conciliare l'innovazione con normative e protocolli di sicurezza. Un'indagine curata dall'Ocse rileva che «l'incertezza normativa e il potenziale disallineamento delle regole sono i vincoli più citati per l'implementazione nei servizi bancari e assicurativi italiani. Ma anche l'industria pesante combatte battaglie simili sul fronte del-

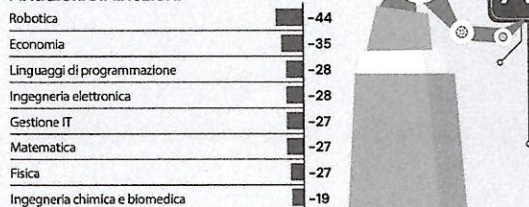
I NUMERI CHIAVE

Variazione in % delle professioni - dati 2023-2025

MAGGIORI AUMENTI

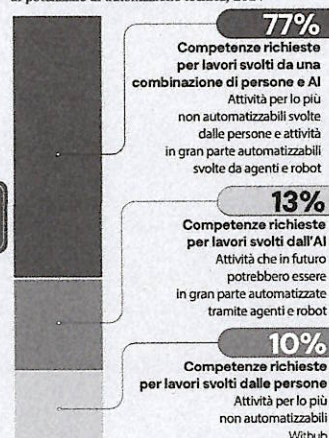


MAGGIORI DIMINUZIONI



L'AI rimodellerà le competenze della forza lavoro italiana

Distribuzione di circa 3.900 competenze in base al potenziale di automazione tecnica, 2024



la flessibilità fisica e della gestione dei dati. I dirigenti di Fincantieri, cita il rapporto Anitec-Assinform, sottolineano le criticità del settore navale e militare ammettendo che «d'elemento nella stanza è il tema della sicurezza e della protezione della proprietà intellettuale».

La paura della disoccupazione domina il dibattito pubblico, ma i dati di McKinsey offrono prospettive rassicuranti sulla resilienza umana. L'87% delle competenze umane attuali sopravvivrà alla rivoluzione delle macchine. Il mercato non distrugge le professioni ma le evolve premendo la fluidità digitale. La domanda di competenze legate all'AI registra una crescita impetuosa e le statistiche mostrano che i lavoratori impiegati in ruoli richiedenti tali abilità sono passati da 320 mi-

Sul mercato cresce la domanda di competenze specifiche legate all'AI

32%
La percentuale di aziende italiane che nel 2026 dichiarano di usare l'AI

Così su «La Stampa»



Nel servizio pubblicato ieri l'allarme di Bill Gates sui rischi dell'intelligenza artificiale che può far perdere milioni di posti di lavoro

800
I miliardi di dollari investiti quest'anno dalle Big Tech Usa nel settore

la nel 2023 a 720 mila nel 2025. Il vero nodo critico è la mancanza di talenti adeguati a guidare la transizione operativa. La dirigenza di Natuzzi, si legge nel rapporto Anitec-Assinform, fotografa questa carenza formativa confessando che «una grande professionalità che in questo momento sento molto che manca in azienda e di cui l'azienda ha bisogno è proprio quella dei data scientist». Una lacuna strutturale che penalizza i ritmi di crescita e costringe le imprese a limitare i progetti esplorativi.

La certezza è che la dimensione aziendale detta le regole del gioco. I colossi del credito e dell'industria creano centri di competenza interni per addestrare modelli predittivi generativi, mentre le realtà minori restano intrappolate tra l'assenza di fondi e le difficoltà infrastrutturali. I vertici del Gruppo Veronesi, rimarca ancora l'analisi, evidenziano la necessità di un approccio in cui «l'efficienza che diventa efficacia, che diventa valore» non sia un privilegio riservato a una stretta minoranza di giganti industriali. In questo scenario frammentato diventa imprescindibile una regia istituzionale mirata.

Gli economisti della Banca d'Italia chiariscono la strada da percorrere sottolineando che «l'intervento pubblico può quindi essere giustificato quando contribuisce a rimuovere ostacoli informativi e organizzativi». La scommessa, come più volte ricordato dal governatore della Banca d'Italia Fabio Panetta, si gioca sulla capacità di unire il capitale umano all'innovazione senza disperdere il vasto patrimonio imprenditoriale italiano.

Il colosso dei chip batte le attese dei mercati e annuncia: fatturato a +70% entro la fine del 2028

Nvidia ancora senza freni: ricavi a 96 miliardi

ICONTI

FRANCESCO SEMPRINI
NEW YORK

Nvidia supera ancora una volta le attese e consegna a Wall Street un nuovo argomento per scommettere sulla corsa dell'intelligenza artificiale. Il colosso dei semiconduttori ha chiuso il secondo trimestre fiscale con ricavi più che raddoppiati a 96,2 miliardi di dollari e un utile netto di 59,7 miliardi. Ma è soprattutto la prospettiva sul futuro a spingere il titolo, arrivato a guadagnare circa l'8% negli scambi.

Nvidia prevede infatti una crescita dei ricavi del 70% nel 2028, contro il 45% atteso dagli analisti. Un'indicazione che arriva mentre gli investitori si interrogano sulla sostenibili-



Il fondatore e amministratore delegato di Nvidia, Jensen Huang

tà della spesa dei giganti tecnologici per costruire data center e acquistare la potenza di calcolo necessaria ai nuovi sistemi di IA. Per il trimestre in corso la società stima ricavi tra 105,84 e 110,16 miliardi di dollari.

I risultati segnano il quindicesimo trimestre consecutivo in cui Nvidia batte le previsioni del mercato. La domanda per i suoi processori resta il termometro più importante della corsa all'intelligenza artificiale. Microsoft, Google, Amazon e Meta stanno investendo

centinaia di miliardi per ampliare le proprie infrastrutture e Nvidia è al centro di questa spesa, con una quota di circa il 90% nel mercato dei chip avanzati per l'IA.

Proprio la dimensione degli investimenti ha però aperto un altro fronte. Nvidia non si limita a vendere i propri chip: negli ultimi mesi ha anche investito e fornito sostegno finanziario ai propri clienti. Da qui il timore che una parte della domanda possa essere alimentata da un circuito finanziario interno al settore. La

chief financial officer Colette Kress ha riconosciuto il problema: «Ammettiamo l'entità del nostro sostegno e sappiamo che alcuni lo chiameranno finanza circolare». La società, ha aggiunto, considera però gli investimenti «eccellenti» e i rischi «limitati», vista la forza della domanda di capacità di calcolo.

Jensen Huang, fondatore e amministratore delegato, difende la prospettiva del settore con una formula netta: «L'intelligenza artificiale ha raggiunto il suo punto di svolta». I token prodotti dai modelli sono diventati utili e redditizi, sostiene, e la potenza di calcolo genera ricavi. «La domanda sta accelerando», ha detto Huang, spiegando che oggi a guidare lo sviluppo non è più un singolo laboratorio ma un intero ecosistema.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA