



RASSEGNA STAMPA 10 giugno 2022

Il Sole **24 ORE**

LA **GAZZETTA**
DEL **MEZZOGIORNO**

1Attacco.it

POLICLINICO

DOMANI L'APERTURA

SI COMINCIA ALLE ORE 8

Entrerà in funzione con il primo turno della giornata, perplessità per gli spazi enormi. Pasqualone: «Rinviamo l'inaugurazione»

130 PAZIENTI AL GIORNO

L'emergenza-urgenza accoglie una media di 130 pazienti al giorno, in aumento rispetto ai tempi Covid. Si entra da via Perosi e via Pinto

Pronto soccorso a Foggia mai visto

Spazi per 2mila metri quadri, 23 ambienti, macchinari e impianti all'avanguardia

● Duemila metri quadrati di superficie coperta, 23 stanze, 9 bagni per utenti e personale, un'area verde (anche per i codici bianchi) di 320 mq, per il triage altri 220 mq, disponibili più altri 30 mq. di sala d'attesa, infine un'area rossa di 130 metri quadri. E poi i posti letto: 10 di Obi (l'osservazione breve), 9 posti nell'area bianco/verde, 4 nella zona rossa e, ancora, 16 posti letto in Medicina d'urgenza di cui 8 in Subintensiva.

Sono i numeri del nuovo Pronto soccorso del policlinico Riuniti che aprirà i battenti domattina alle ore 8. Si arriva da via Perosi, percorrendo il viale che porta al parcheggio del Deu (dipartimento di emergenza urgenza). Ma per i primi tempi l'accesso sarà garantito anche da via Luigi Pinto. La Gazzetta è entrata ieri nei nuovi locali: l'impatto con l'interno cambia la prospettiva di una sanità approssimativa e in precaria stabilità, quella che abbiamo avuto finora nella vecchia struttura (sarà abbattuta tra qualche mese insieme al monoblocco). Un punto di pronto intervento avveniristico, che offre una sensazione di efficienza anche perché dotato di macchinari modernissimi. «Qui c'è il top delle attrezzature radiologiche in Puglia - ha detto il commissario straordinario Giuseppe Pasqualone - garantiremo un percorso di emergenza radiologica assolutamente d'avanguardia».



Una struttura moderna, assoluta novità per la sanità foggiana in grado secondo i vertici del policlinico di compiere un passaggio epocale. Ma i primi tempi non saranno facili. «Gli spazi sono enormi, c'è tutto da riorganizzare. L'avvio potrebbe essere problematico», il timore manifestato ieri dal preside di Medicina, Gianluigi

Vendemiale. Forse anche per questo l'inaugurazione del nuovo Pronto soccorso con il presidente della Regione verrà fatto slittare di un paio di settimane: «Cerchiamo prima di partire e di metterci in carreggiata con le nuove strutture, abitandoci ai nuovi spazi - ha detto Pasqualone - per l'inaugurazione con il presidente Emi-

liano, meglio attendere un'altra quindicina di giorni».

Domani mattina all'alba medici, infermieri e Oss smontanti nel vecchio pronto soccorso non riceveranno il cambio scambiandosi posizioni e consegne nella stessa struttura. I nuovi montanti saranno già dall'altra parte al Deu ad accogliere i primi pazienti. Il



MEDICINA D'URGENZA
Sopra i posti letto di semintensiva e un interno (foto Maizzi)

pronto soccorso di Foggia viaggia a una media di 130 utenti al giorno, il calo di affluenza durante l'emergenza Covid (la gente aveva paura di contrarre il virus) ha accentuato un ricovero massiccio alle cure di tutti quei pazienti che, avendo rinviate terapie e analisi, ora accusano patologie aggravate. «Le esigenze dei pazienti sono aumentate - ammette Franco Mezzadri, direttore sanitario in procinto di lasciare l'incarico - ma l'assistenza a Foggia sta continuamente migliorando. La struttura nasce con l'accreditamento, ovvero continua verifica della qualità del servizio erogato».

[m.lev.]

DIRETTORE

Caporaletti
«Una grande opportunità per la città»



Paola Caporaletti

Dottressa Caporaletti, direttore del Pronto soccorso: come pensa che possa cambiare l'organizzazione e l'approccio medico-paziente nella nuova struttura?

«Il numero dei medici resta quello: 5 presenti nei due turni di mattina e pomeriggio, 3 a volte anche 4 nel turno notturno. Ma abbiamo più spazi, la nuova struttura è pensata per rispondere a una serie di domande».

Quella che state per lasciare invece?

«Favoriva un'organizzazione un po' caotica. La differenza è sostanziale. Mi auguro che anche l'utenza si senta più a suo agio e collabori di più con il nostro personale».

Cosa intende per collaborazione?

«I familiari non potranno più accedere all'interno, ci sarà un'accettazione e una sala d'aspetto ben distanziata dalle sale interne. Chi vorrà parlare con il medico potrà farlo, ma rispettando i luoghi».

Il triage ad esempio avrà una struttura dedicata.

«Due stanze, suddivise in codici minori e maggiori a seconda delle urgenze. Ci sarà una maggiore possibilità di privacy, persone esterne che non potranno inserirsi durante l'anamnesi del paziente».

Una ventata di gioventù questo nuovo Pronto soccorso, l'ha detto lei. A cosa pensa in particolare?

«Alla possibilità che i nostri giovani medici possano integrarsi meglio, in virtù delle nuove attrezzature e delle strutture a disposizione. Ma anche all'opportunità offerta a questo policlinico di svilupparsi in una logica moderna, funzionale. C'è tutto per acquisire conoscenze nuove e per crescere, questa è una grande opportunità offerta alla città e ai suoi abitanti. Lo dico da leccese, finito il mio incarico potrei andar via. Mi piacerebbe invece incidere sul cambiamento. Bisogna far attenzione a non ricadere negli errori del passato».

[m.lev.]

CARRIERE

**Brancaccio alla guida
dell'Ance. Chierici
"Foggia al suo fianco"**



Federica Brancaccio

L'elezione di **Federica Brancaccio** alla guida dell'ANCE conferma la volontà di incidere con decisione sui grandi temi che vede la categoria impegnata nel complesso percorso di crescita del Paese. Foggia e la Puglia le saranno al fianco con tutta la determinazione necessaria". Così **Ivano Chierici**, Presidente di Ance Foggia, all'indomani dell'elezione della prima donna chiamata a ricoprire l'importante ruolo.

"Sono certo, che saprà continuare il lavoro pregevole svolto da **Gabriele Buia**, un presidente che lascia un segno indimenticabile".

ENERGIA

Terna celebra i 20 anni del cavo Italia-Grecia e investe 750 milioni per il raddoppio

Terna celebra i 20 anni del cavo sottomarino che collega l'Italia con la Grecia e investe 750 milioni di euro per raddoppiare la capacità di scambio di energia elettrica tra i due Paesi che favorirà una maggiore integrazione delle fonti rinnovabili. La società guidata da Stefano Donnarumma ha inserito, infatti, la realizzazione della nuova interconnessione nel Piano di Sviluppo della rete elettrica nazionale, che prevede 18,1 miliardi di euro di investimenti nei prossimi dieci anni: un'opera da 500 MW di potenza e lunga 200 km, che vedrà l'avvio dei lavori nel 2023 e l'entrata in esercizio nel 2030.

In funzione da metà 2002, quella tra Italia e Grecia è stata la prima interconnessione elettrica con l'estero ad alta profondità realizzata in Italia e ha rappresentato il primo passo verso la definizione del ruolo del nostro Paese di "hub energetico del Mediterraneo". Il collegamento a 400 kV in corrente continua, ritenuto strategico dall'UE che ha contribuito alla realizzazione attraverso un finanziamento economico, ha una capacità di trasporto bidirezionale



di 500 MW e consente gli scambi di energia tra Italia e Grecia e con i Paesi confinanti.

L'infrastruttura è lunga complessivamente oltre 300 km. Per quanto riguarda la parte italiana, è costituita da 43 km di collegamento in cavo terrestre tra la stazione elettrica di Galatina (in provincia di Lecce), dove oggi Terna ha celebrato i 20 anni di operatività dell'infrastruttura, e l'approdo del cavo di Otranto. Il cavo sottomarino, lungo circa 160 km e con una profondità massima di circa 1.000 metri, arriva nella località di Aetos, da dove partono altri 110 km di linee aeree fino alla stazione elettrica di Arachthos. Nel 2004, anno in cui ad Atene si disputarono i Giochi Olimpici, l'utilizzo del cavo in export dall'Italia ha consentito di supportare e sostenere il gestore della rete greco nelle punte di carico estive, evitando inconvenienti tecnici e interruzioni delle attività legate alla più importante manifestazione sportiva al mondo.

I collegamenti con l'estero rappresentano uno dei punti cardine degli investimenti di Terna nei prossimi anni. Ad oggi, sono 26 le linee transfrontaliere già attive.

Indotto auto, SOS delle imprese

La transizione all'elettrico

Nel settore 70mila addetti a rischio dopo la scelta Ue sullo stop nel 2035

Dal Governo 750 milioni in tre anni per gestire l'impatto sulla filiera

Produttori, componentisti, altri pezzi dell'indotto. C'è un fronte unanime di preoccupazione per le possibili conseguenze del voto del Parlamento europeo sullo stop alla vendita di auto con motore termico a partire dal 2035. Si temono chiusure di aziende e perdite di posti lavoro. Il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, parla di una

«decisione ideologica che rischia di consegnarci ai produttori asiatici». Il Governo intanto lavora al nuovo Dpcm 2022-24 con aiuti per la riconversione produttiva; in arrivo fondi per 750 milioni. Tra le misure allo studio, contratti di sviluppo e aiuti mirati all'innovazione.

Fotina, Chiellino, Greco, Pieraccini, Viola — alle pagg. 2 e 3

Auto, la paura delle imprese Presto fondi per 750 milioni

L'industria. Giorgetti: decisione ideologica che ci consegna ai produttori asiatici come accaduto con il gas russo. Il governo lavora al nuovo Dpcm 2022-24 con gli aiuti per la riconversione produttiva

Tra le misure allo studio contratti di sviluppo e aiuti all'innovazione più mirati

Carmine Fotina

ROMA

Produttori, componentisti, altri pezzi dell'indotto. C'è un fronte unanime di preoccupazione per le possibili conseguenze del voto del Parlamento europeo sullo stop alla vendita di auto con motore termico a partire dal 2035. In queste pagine sono raccolti alcuni esempi degli effetti temuti dalla filiera in termini di chiusura di aziende e perdita di posti di lavoro. Il ministro dello Sviluppo economico, Giancarlo Giorgetti, parla di «decisione ideologica» che non ha tenuto conto della necessità di «percorsi più lenti per affrontare meglio questo delicato passaggio verso il "green" che la guerra sta inasprendo».

Al consiglio Ambiente della Ue del 28 giugno l'italiana porterà tutte le sue preoccupazioni sullo stop alle auto a motore termico a partire dal 2035. Una decisione descritta come una pericolosa fuga in avanti sia da Giorgetti sia da Roberto Cingolani, ministro della Transizione ecologica. Il ruolo del governo, insieme a quello dei paesi a maggiore vocazione manifatturiera, e in particolare con forte incidenza dell'automotive, sarà decisivo nel negoziato con il Parlamento europeo. «L'impostazione europea

- secondo il ministro leghista - vuole imporre ritmi e ideologie che impattano negativamente su alcuni paesi come Italia, Germania e Francia. Non possiamo far sì che la preoccupazione delle imprese si trasformi in grida di disperazione, il rischio è l'eutanasia della nostra industria».

Come prima risposta l'esecutivo Draghi, con il coinvolgimento di più ministri, può mettere sul tavolo il nuovo decreto attuativo del Fondo automotive. Stavolta, dopo le risorse sbloccate per gli incentivi all'acquisto di vetture a basso impatto ambientale, si lavora proprio sulla politica industriale, cioè sugli aiuti alla filiera, quindi su misure che incentivino la ricerca e sviluppo per la transizione ai motori elettrici. Un mix di interventi che nel periodo 2022-2024 dovrebbe avere un impatto finanziario di 750 milioni (50 milioni per il 2022, 350 milioni per il 2023 e altrettanti per il 2024). Ulteriori fondi saranno poi distribuiti per gli anni successivi, fino al 2030.

Il provvedimento atteso è un Dpcm (decreto della presidenza del consiglio) previsto dal decreto legge energia di marzo che ha istituito un Fondo automotive da 8,7 miliardi in nove anni. Per i primi tre anni sono previsti 2,7 miliardi: un primo Dpcm, emanato ad aprile, ne ha destinati 1,95 agli incentivi. La quota restante nel triennio, quindi 750 milioni, dovrà andare alla filiera. Il ministero punta a rifinanziare, tagliandoli me-

glio sul settore, contratti di sviluppo e accordi di innovazione. Le imprese del comparto hanno chiesto un potenziamento dei crediti di imposta per la ricerca e delle misure di deduzione sugli investimenti in macchinari considerando anche che da giugno 2023 si dirà addio al credito d'imposta sui beni strumentali tradizionali, quello che una volta era noto come superammortamento fiscale. Di certo sul nuovo Dpcm il governo è chiamato a evitare quanto accaduto con il decreto attuativo incentivi, rimasto impantanato per qualche mese nel difficile incrocio dei pareri dei ministeri competenti (Sviluppo economico proponente, con il concerto di Economia, Infrastrutture e Transizione ecologica). La stessa formulazione dovrà essere usata per il prossimo Dpcm e Giorgetti fa capire di essersi già mosso: «Abbiamo sottoposto da tempo le nostre proposte per la riconversione industriale dell'automotive agli altri ministeri».

Nel frattempo il ministero dello Sviluppo aspetta nuove proposte dalle aziende per progetti di ricerca

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

che possono essere finanziati con le risorse del Piano di ripresa e resilienza a valere sull'investimento Ipcei (grandi progetti di ricerca di comune interesse europeo). Per le batterie elettriche ci sono a disposizione 500 milioni. Ma anche su questo fronte i tempi dettati dall'Europarlamento, a giudizio di Giorgetti, rischiano di spiazzare l'industria italiana, non ancora pronta, a vantaggio di alcuni paesi asiatici, Cina in primis, che hanno già una filiera collaudata sull'elettrico. «Perderemmo autonomia produttiva - dice - e vedremmo quello che stiamo vivendo con il gas avendo scelto, tempo fa come Italia, di affidarci agli approvvigionamenti dalla Russia secondo una logica finanziaria e non politicamente strategica. Dovremmo tutti fermarci e riflettere su questo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2035

STOP AI MOTORI TERMICI

Il Parlamento europeo ha votato mercoledì lo stop alla vendita di auto con motore termico a partire dal 2035. La partita passa al Consiglio Europeo

450

LE IMPRESE A RISCHIO

Le imprese a rischio sono 450 e sono principalmente legate alla produzione di motori tradizionali

70 mila

I DIPENDENTI

Il comparto produttivo, fondamentale e strategico per il paese, conta circa 70 mila posti di lavoro



La produzione made in Italy. La fabbrica Ferrari di Maranello

Draghi: tetto Ue ai prezzi del gas per limitare aumento inflazione

Vertice Ocse

Come per la pandemia necessario uno sforzo comune contro il caro vita

I salari devono recuperare potere d'acquisto senza creare una spirale sui prezzi

Carlo Marroni

Le prospettive dell'economia peggiorano, a partire dall'inflazione, pressata dal caro-energia. Questo impone uno sforzo complessivo in Europa per creare strumenti efficaci per la ripresa, come fatto per la pandemia. Mario Draghi tiene il discorso di apertura della sessione ministeriale dell'Ocse a Parigi, all'indomani della cena all'Eliseo con il presidente Emmanuel Macron, che «è andata benissimo». Al centro del discorso del premier i temi portanti dell'azione del governo a partire dall'esplosione dei costi delle materie prime: «Il consiglio Ue ha approvato di considerare di imporre un tetto dei prezzi per le importazioni di gas russo: questo potrebbe limitare l'incremento dell'inflazione e ridurre i flussi finanziari verso Mosca». Ma, aggiunge, «le discussioni sono ancora in corso e la strada da percorrere potrebbe essere lunga». L'analisi di Draghi sulla situazione economica è chiara: «L'invasione russa dell'Ucraina ha portato a un significativo peggioramento delle prospettive di crescita e a un forte aumento delle aspettative di infla-

zione». Ora «le banche centrali hanno iniziato a inasprire la politica monetaria, portando a un aumento degli oneri finanziari». Le ragioni dell'inflazione però, osserva il premier, sono diverse in Ue e negli Usa: energia e prezzi dei beni alimentari hanno spinto a maggio l'inflazione all'8,1% rispetto a un anno prima. «Tuttavia, se escludiamo energia e beni alimentari, l'aumento è solo circa la metà, un salto significativo, ma molto inferiore rispetto agli Stati Uniti». E' questa la core inflation, che in Italia si è attestata a maggio al 2,9%, mentre la disoccupazione è appena al di sotto del 7% nell'area dell'euro e i consumi restano al di sotto dei livelli pre-pandemia. «Sono tutti segnali che c'è ancora capacità inutilizzata nell'economia: quindi, almeno nella Ue, l'aumento dell'inflazione non è del tutto segno di questo surriscaldamento della situazione, ma in gran parte il risultato di una serie di choc dell'offerta».

C'è però un tema che va affrontato: «I salari devono recuperare il loro potere d'acquisto, ma senza creare una spirale prezzo-salario che comporterebbe, a sua volta, tassi di interesse ancora più elevati. Dobbiamo ridurre i prezzi dell'energia e offrire sostegno finanziario alle famiglie e alle imprese, soprattutto quelle più bisognose». Servono quindi strumenti agili ed efficaci per contrastare il caro-energia: la Ue deve valutare di replicare strumenti come Sure (nato nella pandemia per la cassa integrazione, ndr) «che ci hanno aiutato a riprenderci rapidamente dalla pandemia. Uno strumento simile, questa volta mirato all'energia» ha aggiunto Draghi, «potrebbe garantire ai paesi vulnerabili

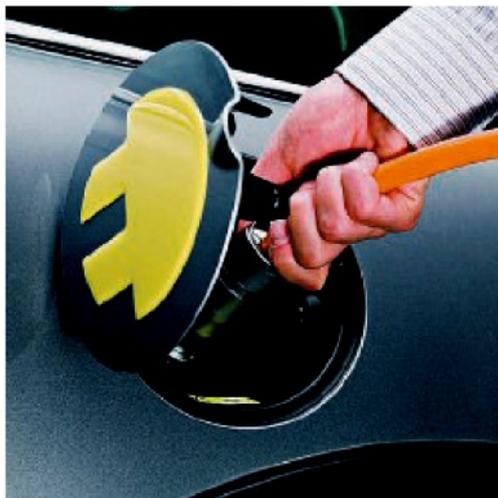
più spazio per aiutare i propri cittadini in un momento di crisi, rafforzerebbe il sostegno popolare al nostro sforzo sanzionatorio congiunto e contribuirebbe a preservare la stabilità finanziaria in tutta l'area dell'euro». Sullo sfondo resta il tema del cambiamento climatico: «Questa situazione di emergenza non deve essere una scusa per tradire i nostri obiettivi climatici ma la ragione per raddoppiarli. Accelerare la transizione energetica è fondamentale per spostarci verso un modello sostenibile e ridurre la nostra dipendenza dalla Russia. Dobbiamo agevolare l'espansione delle rinnovabili e promuovere ricerca e sviluppo in nuove soluzioni di energia verde e pulita. Questo significa rafforzare la nostra architettura dell'idrogeno e sviluppare reti intelligenti e resilienti». Inoltre la risposta alle crisi derivanti dall'invasione dell'Ucraina non deve distrarci dalle politiche a lungo termine che andranno a beneficio delle generazioni future: «Il Covid-19 ha messo in luce le fragilità dei nostri sistemi sanitari. Vogliamo stimolare gli investimenti e rendere il mondo più preparato per future pandemie». Infine un richiamo alla guerra in Ucraina e alle conseguenze sulla sicurezza alimentare: «Dobbiamo offrire al presidente Zelensky le assicurazioni di cui ha bisogno che i porti non saranno attaccati». Si ribadisce quindi la necessità di sbloccare al più presto i porti per evitare una «catastrofe alimentare» per il blocco del grano. Bisogna anche «continuare a sostenere i paesi beneficiari, proprio come sta facendo l'Unione Europea con il suo Food and Resilience Facility».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'invasione russa dell'Ucraina ha portato a un significativo peggioramento delle prospettive di crescita



Parigi. Mario Draghi nella sessione ministeriale dell'Ocse presieduta dall'Italia



Carburanti alle stelle
e l'alternativa verde
ancora non convince

INGROSSO, RIZZO E SERVIZI ALLE PAGINE 4 E 5 >>

MEZZOGIORNO DI FOCUS

STOP IN EUROPA DAL 2035

«È UN SUICIDIO»

Fontana (presidente di [Confindustria Bari e BAT](#) e [Confindustria Puglia](#)): decisione che non tiene nel dovuto conto le conseguenze economico-sociali

Addio motori diesel e benzina i timori in Puglia e Basilicata

L'industria chiede più tempo. Bardi: così si mette a rischio Stellantis Melfi

RAPPORTO DI 10 A 3

«Ci sono 3.000 componenti in un motore endotermico e 1.200 in quello elettrico»

MARISA INGROSSO

● Come con i violenti uragani, si può dire che decisione dell'Europarlamento di vietare la vendita di motori diesel e benzina a far data dal 2035, «lampeggiava» da tempo. Infatti, tutta la filiera dell'auto l'ha visto arrivare. Ma

ora, ora che la decisione è cosa fatta, i territori più esposti, come quello lucano e pugliese, accusano il colpo: nessuno a queste latitudini si aspettava che, con l'economia ancora convalescente dal Covid e «bombardata» dalle conseguenze della guerra scatenata dalla Russia, l'Ue lasciasse soltanto 13 anni per riconvertire un intero settore. «Il voto del Parlamento europeo - tuona il presidente della Regione Basilicata, **Vito Bardi** - mette a rischio anche l'impianto Stellantis di Melfi (Potenza), colpirà migliaia di posti di lavoro e costituisce un

errore politico e strategico molto grave da parte del Pd, come sottolineato anche da tanti osservatori ed esponenti politici della sinistra stessa. «Chi conosce un minimo il mondo automotive -

aggiunge - sa bene che per produrre un motore elettrico serve solo il 25% della forza lavoro rispetto a un motore termico. Leggo sulla stampa nazionale che si parla di 70 mila posti di lavoro in meno solo in Italia. Non voglio nemmeno fare una stima su Melfi. Un vero "bagnò di sangue", per usare le parole del Ministro Cingolani. Noi possiamo inventarci tutte le strategie che vogliamo per salvare l'impianto di Melfi, penso anche all'idrogeno, ma il Governo deve mettere in campo da subito una moratoria e una strategia per favorire una transizione ecologica che non colpisca solo i lavoratori e le fasce più deboli. Giova infatti ricordare che tutto il mondo delle rinnovabili e dell'elettrico, per quanto benvenuto in Basilicata e auspicabile sul lungo termine, non è "labor intensive", ossia non garantisce gli stessi posti di lavoro dell'industria odierna. Si tratta di un elemento di fatto che va affrontato con concretezza, realismo e non con l'ideologia».

«La sostenibilità ambientale senza sostenibilità economica e sociale è un suicidio», afferma il presidente di [Confindustria Bari e BAT](#) e [Confindustria Puglia Sergio Fontana](#) - Questa decisione non tiene del dovuto conto le conseguenze economico-sociali di un passaggio così drastico e repentino alla mobilità elettrica e perciò diventa una condanna a morte per gran parte dell'industria automobilistica europea, che colpirà in modo particolare l'Italia e la Germania con conseguenze che già si stanno materializzando nei principali poli automotive come quello di Bari».

«L'industria è favorevole alla mobilità elettrica - aggiunge - ma chiede che la transizione sia gestita con gradualità, con tempi realistici e con specifici aiuti alle imprese che devono riconvertirsi. Per questo occorre che l'Italia intervenga sul Consiglio correggere il tiro evitando di dare un colpo mortale all'industria dell'auto e all'occupazione del nostro Paese».

Per **Cesare De Palma**, presidente della Sezione Meccanica Confindustria Bari e Bat e pre-

sidente del Distretto produttivo della meccanica pugliese, siamo di fronte a una decisione di «ecologia talebana». Perché è vero che «la decisione dell'Ue era attesa, ma si sperava in una rivisitazione, anche alla luce della crisi attuale e a quella cui stiamo andando incontro da un punto di vista industriale, a causa della guerra e dal blocco della ripresa post-pandemica. Cioè, così come si pensa di riaccendere le centrali a carbone per far fronte alla crisi energetica, ci si aspettava, si potessero rivedere le decisioni sui motori endotermici, come pure ipotizzato dallo stesso ministro della Transizione, Roberto Cingolani. Il sistema industriale europeo si basa per un 40% sulla produzione di automobili con motore endotermico, in termini di personale impiegato e fatturato. Stravolgere nel giro di 13 anni questo sistema è assolutamente impensabile». «Non si vuole bloccare questa rivoluzione - chiarisce De Palma - ma essa non deve partire dalle automobili, perché rappresentano nel complessivo delle emissioni una percentuale che non arriva nemmeno al 6% del totale delle emissioni inquinanti». Se gli si fa notare che, però, nelle città questa percentuale cambia, l'imprenditore replica spiegando che «non si lenisce il problema delle città impedendo la costruzione di automobili a motore endotermico, ma facendo una politica della mobilità più moderna, educando le persone a un uso più avveduto del mezzo di trasporto», anche perché «non hai l'infrastruttura, non hai colonnine a sufficienza per la ricarica elettrica, non ci sono solo persone che abitano in villa e che la sera possono mettere sotto carica l'auto».

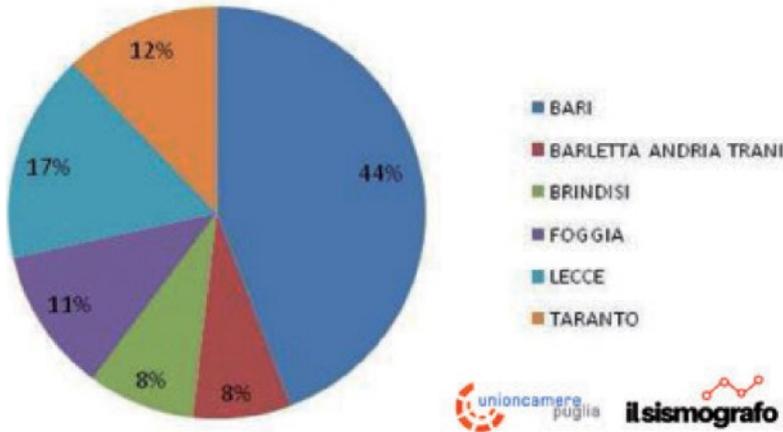
De Palma sa perfettamente che «le grandi multinazionali stanno investendo e facendo ricerca verso le batterie e le nuove frontiere delle energie alternative» ma, rileva, «il problema è il tessuto industriale del settore che può soccombere prima che possa avere capacità e cultura dell'innovazione tali da correggere il proprio indirizzo industriale verso qualcosa di nuovo e che possa permettere di sostenere l'attuale forza lavoro. E, per un cambio di cultura industriale, 13 anni sono pochi. A mio parere, il 50% delle imprese pugliesi avrà difficoltà a riconver-

tirsi nel breve. Perciò, le piccole aziende vanno accompagnate per portarle verso una riconversione. Anche perché, si tenga conto che il rapporto tra componentistica di un'auto endotermico/elettrico è 10 a 3, cioè ci sono 3.000 componenti nel primo, ce ne sono 1.200 nel motore elettrico». «Dietro tutto ciò abbiamo delle famiglie - conclude De Palma - Agendo in questo modo le sacrificiamo dietro la bandiera dell'ecologia talebana».

ingrosso@gazzettamezzogiorno.it

DOVE SONO RADICATE LE IMPRESE IN PUGLIA

Fra le province, Bari domina il dato delle aziende registrate, col 44%, seguita a ruota da Lecce, Taranto e Foggia. Più staccate Brindisi e BAT



I dati del Sismografo Unioncamere
Oltre mille le imprese pugliesi

■ L'ultima «fotografia» disponibile è il Sismografo 2020 di Unioncamere Puglia dedicato alla Meccatronica. Emerge che, delle oltre duemila imprese che operano in Puglia, circa la metà si occupa di meccanica (il 6% del totale nella componentistica auto). Con un totale di addetti di circa 18mila unità. In termini generali, l'imprenditoria regionale è caratterizzata soprattutto da piccole imprese (in ciascuna di esse, mediamente, operano 8 dipendenti), ma è «particolarmente elevato il numero di dipendenti medi della produzione di componentistica auto, 30» dipendenti. Il settore - scrive Unioncamere Puglia - è caratterizzato da «eclettismo, ossia la presenza di tante differenti specializzazioni». E «nella fabbricazione di autoveicoli o loro componenti, molto rilevante è il peso delle carrozzerie (ovvero la produzione di scheletri e parti esterne di autoveicoli) e della componentistica auto». Fra le Province, Bari domina per numero di aziende registrate, col 445; seguita da Lecce, Taranto e Foggia. Sono soltanto 7 le aziende con fatturato oltre i 50 milioni di euro, 5 sopra i 25 milioni e 20 sopra i 10 milioni. Quasi il 60% delle imprese è costituito da società di capitali, in controtendenza rispetto ad altri settori produttivi pugliesi.

[@MrsIngr]