



RASSEGNA STAMPA
CONFINDUSTRIA FOGGIA
14 luglio 2026

Lavoro e impresa, Confindustria Foggia mette in moto le sinergie sul territorio

Salatto: «Serietà e concretezza nella ricollocazione dei 110 lavoratori ex Tozzi Sud». Pavia (ITS Academy Green Energy): «Manodopera qualificata richiesta dalle aziende locali»

Vincenzo D'Errico 13 Luglio 2026



FOGGIA – «L'accordo che rimette al lavoro 110 ex dipendenti dell'azienda G&W Electric, chiusa nel 2023, meglio conosciuta come ex Tozzi Sud, dimostra quanto possano essere efficaci le sinergie sul territorio se portate avanti con serietà e concretezza». Così commenta il Presidente di Confindustria Foggia, Potito Salatto, l'intesa

sottolineata dai sorrisi di alcuni dei lavoratori neoassunti, fotografati nell'aula consiliare di palazzo di Città alla presenza della Sindaca Episcopo.

«E' una di quelle ricollocazioni-lampo – sottolinea Salatto – che vede Confindustria schierata in prima linea con la sua associata, l'ITS Academy Green Energy Puglia che ha formato per diciotto mesi i lavoratori, prima di favorirne il percorso di inserimento lavorativo in alcune aziende del territorio. Un lavoro di squadra – aggiunge Salatto – che si completa nella partecipazione attiva delle imprese foggiane che hanno deciso di avvalersi di una manodopera specializzata formata ai tempi della Tozzi Sud, poi rilevata per pochi anni dalla società americana G&W».

«E' stata encomiabile la partecipazione dei lavoratori ai nostri corsi di formazione – commenta Nicola Pavia, Presidente dell'ITS Academy Green Energy Puglia – abbiamo potuto assicurare l'adesione ai nostri corsi solo per quaranta lavoratori, non avendo tutti il diploma di scuola media superiore. I lavoratori con la licenza media sono comunque riusciti a trovare un impiego grazie al passaparola e all'eco della vicenda. Ricordo, in particolare, con quale impegno si sia avvicinato a questa esperienza un lavoratore 54enne, presente a quasi tutte le lezioni di corso durato 1800 ore. Siamo sempre più convinti – conclude Pavia – che una ricollocazione ragionata di personale in esubero da altre aziende, sia sempre più possibile in piccoli contesti d'impresa, se ad essere collocata è manodopera formata e specializzata».

«Logistica, la filiera cerca 150mila nuovi occupati entro il 2029»

Formazione

Destro (Confindustria): rafforzare la collaborazione imprese, Its, scuole e atenei
Marco Morino

La competitività della logistica si misura sempre più sulla qualità delle competenze. E la formazione, per risultare realmente efficace, non può essere costruita esclusivamente nelle aule, ma deve nascere da un dialogo continuo con il mondo produttivo. Sono necessari percorsi formativi costruiti insieme alle imprese. È il messaggio emerso ieri, a Venezia, dall'incontro "Le nuove rotte per l'innovazione" promosso dall'Its Marco Polo Academy, che, assieme a VeMarS (Venice Maritime School), ha riunito i principali protagonisti della logistica portuale e intermodale per aprire un confronto sul ruolo strategico delle competenze nello sviluppo del sistema economico.

Dice Leopoldo Destro, vicepresidente di Confindustria per i trasporti, la logistica e l'industria del turismo: «Digitalizzazione, intelligenza artificiale e automazione richiedono figure professionali sempre più preparate, ma il divario tra domanda e offerta è ormai evidente: secondo Unioncamere e ministero del Lavoro, tra il 2025 e il 2029 la filiera della mobilità e della logistica avrà bisogno di circa

150.500 nuovi occupati. Già oggi, però, a fronte di un fabbisogno annuo di 8.700-9.800 diplomati negli indirizzi tecnici di trasporti e logistica, l'offerta si ferma a circa 3.900 giovani. È fondamentale rafforzare la collaborazione tra imprese, Its Academy, scuole e università. L'esperienza dell'Its Marco Polo Academy dimostra che questo modello funziona. Investire sulle competenze significa investire nella competitività del Paese e nel futuro dell'industria italiana».

Durante l'incontro sono stati comunicati i primi risultati di un questionario rivolto alle circa 300 aziende del territorio che collaborano con l'Its Marco Polo. Uno strumento che rappresenta la base per progettare un'offerta formativa sempre più aderente ai bisogni del mercato del lavoro. Per il 52,4% delle aziende operative nel settore logistica e gestione dei trasporti, le competenze dimostrate dagli studenti risultano molto adeguate o abbastanza adeguate alle attività svolte in azienda durante lo stage, mentre il 47,6% le giudica parzialmente adeguate e le opzioni «poco o per nulla adeguate» non ottengono riscontri. Tra i contenuti da potenziare per facilitare l'inserimento lavorativo, le aziende segnalano l'intelligenza artificiale, la geografia italiana, le certificazioni, i processi aziendali, le bolle doganali e i documenti di trasporto, la gestione del magazzino e le capacità relazionali. E tra le competenze relazionali e comporta-

mentali ritenute più importanti, spiccano la gestione dello stress e dei picchi di lavoro (66,7%) e il lavoro di squadra (61,9%).

Commenta Damaso Zanardo, presidente dell'Its Marco Polo Academy: «I porti stanno evolvendo in hub strategici delle materie prime, la tecnologia sta modificando le professioni e l'intelligenza artificiale ridisegnerà molti processi produttivi. In questo contesto, il porto commerciale e turistico di Venezia ha la possibilità di ricoprire un ruolo importante per lo sviluppo del territorio e dell'occupazione. Per questo, la formazione assume un ruolo decisivo». Aggiunge Davide Calderan, presidente della Venice Port Community: «Gli operatori del porto necessitano di personale specializzato, di giovani capaci, che abbiano il desiderio di intraprendere una carriera in questo mondo. Ecco che il ruolo del Marco Polo è fondamentale». E Assiterminal, da parte sua, ricorda di aver promosso il primo executive master in management dei terminal portuali.

«L'economia del mare è una delle direttrici strategiche per il futuro di Venezia – osserva il sindaco di Venezia, Simone Venturini –. Le imprese sono il motore di questo sistema, ma la formazione è il carburante che permette loro di innovare». Secondo Luca Sisto, direttore generale di Confitarma, «investire nelle persone e nelle competenze significa investire nella capacità di affrontare le sfide del futuro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITS MARCO POLO

L'indagine

L'Its Marco Polo Academy di Venezia ha comunicato i primi risultati dell'indagine sui fabbisogni professionali del territorio. Tra le competenze da potenziare per facilitare l'inserimento lavorativo, le aziende segnalano l'intelligenza artificiale, la geografia italiana, i processi aziendali, ma anche la gestione dello stress e il lavoro di squadra.

Il polo formativo

L'Its Marco Polo Academy ha diplomato, nel 2025, 90 studenti; ha all'attivo 10 corsi e 5 percorsi 4+2 con istituti del territorio veneto. Nel 2025 è stata aperta la sede di Portogruaro per un nuovo corso di Logistics Manager.



IMAGOECONOMICA



Hub logistico. Veduta aerea dell'area portuale di Venezia



LEOPOLDO DESTRO
Vicepresidente
Confindustria per
i trasporti, la
logistica e il
turismo

Sviluppo Il Meridione ha tassi di crescita migliori del Centro-Nord ma finita la spinta del Pnrr occorre non disperderne i frutti NON FRENIAMO IL SUD CHE CORRE

di Enzo d'Errico

C'

era una volta la questione meridionale... sembra una favola, vero? Ed infatti, leggendo i report macroeconomici degli ultimi anni, tutto lascerebbe pensare che lo squilibrio tra le due Italie sia un reperto del passato, una vicenda antica da riesumare ormai soltanto in convegni di storia e sociologia. Nell'ultimo quinquennio, secondo Svimez, il Mezzogiorno ha rappresentato l'area più dinamica del Paese, con una crescita complessiva del 9,5% rispetto al 7,1% nazionale e al 6,6% del Centro-Nord. Come dire: se non siamo al pareggio, poco ci manca. Attenzione, però: i numeri (e ancor più le percentuali) non raccontano mai l'intera trama dei fatti. Dietro quelle cifre si nascondono dettagli sfumati nella penombra, costellazioni di eventi che si vanno formando all'orizzonte. Non a caso, è la stessa Svimez a segnalare le fragilità profonde di uno sviluppo «drogato», almeno in parte, dal Superbonus prima e dal Pnrr successivamente. Siamo alle solite, quindi: nessun «miracolo produttivo» può reggersi sul boom di un solo comparto, anche se si tratta dell'edilizia che da sempre è il motore principale dell'economia meridionale. A maggior ragione se a foraggiarne la crescita sono in gran parte gli investimenti pubblici.

Ecco perché le prossime settimane si annunciano cruciali per capire se la frenetica avanzata del Sud si rivelerà una «bolla» destinata a scoppiare già nel 2027 o se invece il governo, di concerto con gli enti locali, saprà approfittare del trend positivo offrendo gli strumenti necessari a impiantare una rete produttiva molto più solida e articolata.

Naturalmente per raggiungere un simile risultato occorre una visione a largo raggio, che permetta d'immaginare quale sarà il ruolo del Sud nella strategia globale del Paese: sarà un terminale turistico? E di quale turismo, visto che per il momento fronteggiamo un assalto all'arma bianca che mette a dura prova la convivenza tra visitatori e residenti? Oppure sarà il quartier generale di un'industria leggera, con alto livello d'innovazione tecnologica, e di settori imprenditoriali tradizionalmente forti come la farmaceutica e l'aerospazio? O, meglio ancora, si riuscirà ad armonizzare i due spartiti? Diciamo la verità: purtroppo, allo stato delle cose, niente lascia intravedere i contorni di un disegno generale sebbene le prime nuvole rischino di oscurare il cielo già dopo l'estate. Il 30 giugno è scaduto il termine per ultimare i progetti finanziati dal Pnrr ed entro il 31 agosto l'Italia sarà chiamata da Bruxelles a presentare i rendiconti delle spese sostenute con i 194,4

miliardi ottenuti dall'Unione Europea (parliamo di 71,8 miliardi di sovvenzioni e 122,6 miliardi di prestiti agevolati da restituire entro il 2032). Riassunto: a fine anno, il Piano nazionale di ripresa e resilienza avviato sotto il secondo governo guidato da Giuseppe Conte per affrontare l'emergenza Covid (soprattutto nel Mezzogiorno) scivolerà nell'album dei ricordi. E bisognerà capire quale sarà il modo migliore per non disperderne i frutti che, al di là delle polemiche, ci sono stati, eccome.

Basti pensare che, forse per la prima volta, il Sud ha mostrato una capacità di spesa pressoché ineccepibile. A cominciare dalle amministrazioni comunali: Napoli ha portato a compimento il 90% delle opere che le erano state affidate, Bari ha già completato 25 progetti e altri 18 verranno chiusi al termine del 2026. Perfino la Corte dei Conti ha confermato che, nell'iter realizzativo, il Mezzogiorno è stato di gran lunga più veloce della media nazionale. Il dato spinge a sperare che l'apparato burocratico, ultimo retaggio dell'assistenzialismo pubblico «old style», stia cambiando radicalmente e che la modernità possa una volta per tutte affondare le radici anche oltre il Garigliano. Ma non basta. Quando i lavori saranno terminati, il Meridione potrà contare su infrastrutture sociali molto più estese rispetto al passato. Si poteva fare senza dubbio meglio (appena il 57%

dei progetti destinati ai nidi e alle scuole per l'infanzia è andato in porto) tuttavia siamo di fronte a un diverso punto di partenza. Che, però, fa sorgere ulteriori domande. Le nuove strutture avranno bisogno di finanziamenti statali per vivere: ebbene, il governo metterà a disposizione i fondi necessari? Gli enti locali sapranno costruire strumenti capaci di sostenere le opere realizzate? Un esempio per tutti: il recupero dell'Albergo dei Poveri a Napoli. Parliamo del più grande edificio pubblico europeo e del più corposo investimento culturale fatto con il Pnrr. Il Comune, considerati i tagli

del governo ai trasferimenti per gli enti locali, mai e poi mai sarà in grado di sopportarne i costi di gestione. E allora? Esiste un piano per ovviare al problema oppure torneremo all'epoca delle cattedrali nel deserto? Certo, il deserto (forse) non esiste più. Ma la voglia di costruire cattedrali destinate a celebrare il potere temporale di questo o di quell'altro (forse) sopravvive. Nel segno di un Sud che, dopo tanta luce, ora deve affrontare l'ombra di ogni fine. Sapendo, però, di non essere più lo stesso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Dimon: «JPMorgan è un ponte per gli Usa Puntiamo 90 miliardi sull'Italia, ma serve un mercato unico Ue»

Credito e crescita economica. Il ceo della più grande banca del mondo: «Creare campioni nazionali e paneuropei permette alle banche di diventare più efficienti grazie alle economie di scala, sostenere investimenti in tecnologia e offrire un miglior servizio» Il rischio per l'Occidente viene dall'Asia: «Le banche cinesi stanno arrivando in Europa»

Isabella Bufacchi

Jamie Dimon, ceo di JPMorgan, è convinto che il fondamento della sicurezza nazionale sia la sicurezza economica e che un'economia sana e forte sia cruciale per il futuro dell'Europa. In questa intervista esclusiva al Sole24Ore rilasciata a Milano, una delle tappe del suo tour europeo tra Lussemburgo, Amsterdam e Madrid, parla dell'importanza nella Ue del consolidamento bancario domestico e transfrontaliero - ha incontrato a Milano l'ad di Intesa San Paolo Carlo Messina -, dell'urgenza di realizzare la Savings and Investments Union e il rapporto Draghi, della necessità di una NATO forte. Di deposit tokens, stablecoins, CBDCs, IPOs. Anche di Cina e debito Usa.

Perché JPMorgan ha lanciato l'American Dream Initiative? Gli Stati Uniti non sono più "la terra delle opportunità"?

Il sogno americano non è scomparso, ma le persone nel quartile di reddito più basso sono sotto pressione. Facciamo già molto in tema di housing, mutui, piccole imprese, educazione finanziaria e formazione. Possiamo fare ancora di più a livello nazionale, aiutare di più le piccole imprese, da 7 milioni a 10 milioni, fare di più per l'educazione finanziaria, arrivando fino a 5 milioni di persone. Credo si possa fare di più in nome del sogno americano e JPMorgan è in una posizione unica per aiutare. Penso alla popolazione a basso reddito nelle aree rurali e nelle periferie urbane; penso alla mobilità intergenerazionale: negli Stati Uniti abbiamo avuto anni e anni di cattive politiche e cattive decisioni, sotto leadership democratica e repubblicana. Ma tutto è risolvibile. Noi cerchiamo di dare un contributo per migliorare le cose.

JPMorgan ha lanciato anche una Security and Resiliency Initiative da 1.500 miliardi di dollari in 10 anni "per facilitare, finanziare e investire in settori vitali per la sicurezza economica", non solo negli Usa ma anche nei Paesi occidentali: perché? L'Occidente non è abbastanza resiliente e sicuro?

La Security and Resiliency Initiative nasce da una consapevolezza: ci siamo persi il fatto che, ad esempio, quando la Cina è entrata nel WTO, per risparmiare, abbiamo esternalizzato produzioni critiche per la sicurezza delle nostre nazioni. Da qui la decisione di mettere a disposizione 1,5 trilioni di dollari in finanziamenti e investimenti per i prossimi 10 anni, per il rafforzamento di settori essenziali per la resilienza economica e sociale delle economie occidentali e accrescerne l'indipendenza in tema di sicurezza

energetica, difesa, tecnologie e infrastrutture strategiche, ma anche farmaceutico e della manifattura avanzata. Questo piano include, tra gli altri, iniziative negli ambiti delle terre rare, dei semiconduttori, delle componenti per sottomarini e caccia, della cybersecurity. JPMorgan ha analizzato i bisogni delle nazioni per supportare la resilienza della loro economia, guardando ad ogni tipo di necessità: dal capitale alla manodopera, le competenze. La SRI non è pensata solo per gli Stati Uniti: abbiamo iniziato negli Usa, ma riguarda tutto il mondo occidentale, libero, democratico e alleato. Per questo l'abbiamo estesa a Italia, Regno Unito, Francia, Germania, Polonia, Australia, Giappone, Corea e Canada. JPMorgan è un grande sostenitore della NATO di cui l'Italia fa parte; serve una NATO forte, sosteniamo un'Europa più forte.

Quanto è grande la fetta dell'Italia nella "torcia" SRI?

Non c'è un target prestabilito. L'Italia ha esigenze di resilienza proprie, prevalentemente in ambito infrastrutturale e di sicurezza energetica, oltre che della



A MILANO
Dimon
ha incontrato
a Milano
l'ad
di Intesa
Sanpaolo
Carlo Messina

difesa. Dall'inizio dell'anno abbiamo messo a terra circa 90 miliardi di "finanza" relativi ad attività SRI in Italia, interessando i principali player energetici (Eni, Enel, SNAM, Italgas, ...), infrastrutturali (Fiberco, ...) fino alla filiera del settore difesa (Magna-ghi Aerospace). Siamo in Italia da 110 anni ed il nostro compito primario qui, da sempre, è aiutare l'economia a crescere. Le nostre attività nel Paese, sotto la guida dell'ad per l'Italia Francesco Cardinali, si concentrano nella Commercial & Investment Bank e nell'Asset & Wealth Management: abbiamo circa 200 clienti corporate e 800 clienti AWM, un franchise che è raddoppiato negli ultimi cinque anni ed è in continua crescita. I clienti di JPMorgan sono cresciuti a livello globale dal 2005 in poi (ndr. si veda grafico). Sono convinto che il modo migliore per essere resilienti sia avere chiare strategie di crescita: questo vale non solo per l'Italia ma anche per l'Europa.

Nella lettera agli azionisti di quest'anno ha avvertito che l'Europa "è in un declino lento ma costante": è davvero così grave?

Sì. L'economia dell'Unione Europea è passata dal rappresentare circa il 90% di quella statunitense a circa il 70%. L'Europa ha grandi aziende, uno stile di vita meraviglioso, ma quel declino può accentuarsi. Non si possono risolvere i problemi senza conoscerli. Tutti i politici e ceo che sono cresciuti in Europa sanno che la crescita economica è il vero problema nell'UE. In futuro dovete anche confrontarvi con una Cina molto potente. È molto competitiva. Sono molto bravi nei settori della manifattura avanzata e della robotica. Penso che l'Europa dovrebbe mettere in pratica quanto emerso nel Rapporto Draghi. Noi di JPMorgan vorremmo aiutare. È urgente. Il fondamento della sicurezza nazionale è la sicurezza economica: un'economia sana è uno degli elementi più importanti. Questo tema si collega al tema del sogno americano: è più difficile avere un'economia sana quando una parte della popolazione è arrabbiata e non riesce a migliorare le proprie condizioni di vita.

L'Europa ha bisogno delle banche per avere un'economia sana: Capital Markets Union e Savings and Investments Union procedono troppo lentamente. Ma le banche europee sono piccole: le 10 maggiori banche dell'area euro insieme eguagliano la market cap di JPMorgan. Per non parlare delle banche cinesi...

Presumo che le banche cinesi stiano arrivando in Europa. Di recente sono stato in Lussemburgo e ad Amsterdam, ho visto le insegne di Agricultural Bank of China, Bank of China, Bank of



Shanghai. Spesso seguono le loro aziende e iniziano fornendo loro servizi legati a valute e depositi. Le ho viste farlo a New York.

Dato che l'Europa ha bisogno di banche più grandi, qual è la sua opinione sul consolidamento bancario in Europa, a livello nazionale e cross-border? Le banche italiane sono molto attive su entrambi i fronti: Intesa Sanpaolo ha lanciato un'offerta pubblica volontaria di acquisto e scambio su Montepaschi, con JPMorgan come primary global financial advisor, e Unicredit sta rilevando Commerzbank.

A volte mi viene chiesto perché JPMorgan sostenga la crescita delle banche europee, pensando che sia contro il nostro interesse. Ebbene, lo facciamo perché è nell'interesse dell'Europa, dei cittadini europei e dell'economia globale. Tutte le vostre banche dovrebbero poter avere un grande mercato domestico. In occasione di questa mia visita a Milano ho avuto modo di parlarne con Carlo Messina, ceo di Intesa San Paolo: penso che il consolidamento domestico e quello oltre confine in atto nel settore bancario siano di critica importanza per l'Europa. Non è solo una questione di avere banche più grandi: creare campioni nazionali e pan europei permette alle banche di diventare più efficienti grazie alle economie di scala, sostenere importanti investimenti in tecnologia, ed offrire un miglior servizio ai propri clienti. Allo stesso tempo serve anche un mercato obbligazionario comune, con un regolatore e requisiti comuni ai Paesi UE. Un mercato comune renderebbe le banche europee più competitive. Capisco che ogni Paese voglia avere il proprio "campionato nazionale", ma non tutti potranno averlo. Un'Europa più forte sarà migliore per tutti. Spesso i governi nazionali sono restii a dare maggiore autorità a Bruxelles. È comprensibile. Ma servono regolamentazioni comuni, e si dovrebbe fare di più a livello europeo. Il percorso potrebbe essere piuttosto doloroso, ma il risultato sarebbe molto utile per il vostro sistema.

Così doloroso che alcuni governi europei sono attori attivi nell'M&A bancario... I governi non dovrebbero decidere cosa sia meglio: dovrebbe essere il mercato a decidere. Ci saranno vincitori e perdenti: non c'è nulla di male nell'avere dei

perdenti. È così che si crea una concorrenza migliore. E i principali beneficiari di banche più grandi saranno, alla fine, i consumatori. Le economie di scala riducono i costi a beneficio dei consumatori, vanno a vantaggio dell'intera popolazione, migliorano efficienze, produttività, formazione del capitale, innovazione: è per questo che il PIL pro-capite è aumentato dalla Seconda guerra mondiale.

È favorevole dunque alla Savings and Investments Union?

Con la SIU, l'Europa avrebbe gestori patrimoniali più grandi che possono permettersi più venture capital, più private equity, che possono assumersi più rischi. E in una savings and investments union e in una capital markets union, i money manager diventano più efficienti e possono diversificare maggiormente. Nel tempo questo crea un mercato europeo più sano, come negli Stati Uniti. Il mercato statunitense rappresenta un vantaggio competitivo per JPMorgan: abbiamo un grande mercato domestico che crea economie di scala per noi. E con le economie di scala possiamo investire di più, per esempio, nell'AI.

E nel digital. La banca digitale Chase ha appena aperto in Germania: è la prima di altre Chase digital bank in Paesi europei? State competendo contro Revolut più che contro Banca Intesa o Deutsche Bank?

Beh, non posso competere con Banca Intesa aprendo filiali in Italia! Non avrei alcuna chance! Dall'inizio abbiamo deciso che in Europa non saremmo stati una banca retail con filiali. Non ne avevamo bisogno: abbiamo già un buon business nel private banking e nell'asset management. Tuttavia, l'avvento del digital banking ha cambiato il contesto competitivo. L'esempio di Revolut è calzante. Non c'è motivo per cui non possiamo costruire qualcosa di simile, ma abbiamo le nostre strategie, la nostra segmentazione.

La banca digitale Chase arriverà in Italia?

Probabilmente. Stiamo discutendo su quale Paese europeo sarà il prossimo dopo la Germania. Servono tempo e investimenti. Non è ancora stato deciso.

Passando dalle grandi banche al più grande IPO di sempre: SpaceX. A parte la dimensione, perché era così importante? Elon Musk... lo chiamo "Edison

SCENARI FUTURI

Quel messaggio con Musk per la sede di JPM su Marte

Jamie Dimon ha compiuto 70 anni quest'anno. E di motivi per festeggiare ne ha avuti tanti. Tra i tanti: in vent'anni come ceo di JPMorgan, il titolo è salito in Borsa di quasi 1800% e il numero dei clienti e depositi è aumentato vertiginosamente. Quest'anno è iniziato con il turbo e oggi sono previsti risultati del secondo trimestre con ricavi e utili in crescita, trainati da investment banking, IPOs e M&A. Ma a Wall Street tiene banco anche il dopo-Dimon: la nomina-promozione di Doug Petron e Troy Rohrbaugh a co-presidenti è stata letta come un'accelerazione del processo di successione del ceo. Cosa c'è nel futuro di Jamie Dimon? Il Sole 24 Ore glielo ha chiesto. Sapendo del suo entusiasmo per l'intelligenza artificiale e lo spazio, aprirà la prima filiale JPMorgan su Marte? Dimon ha colto al volo la sfida, lui che nella vita non si è mai tirato indietro davanti a nulla: ha mandato subito un messaggio a Elon Musk, fiducioso in una risposta affermativa sulla prima sede su Marte. Puntualmente è arrivata. Il futuro si nutre di grandi visioni.

—I.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La sfida dello spazio. Elon Musk

1500 MILIARDI
Piano per il rafforzamento di settori essenziali per la resilienza delle economie occidentali

150 MILIARDI
Il mercato azionario vale 150 miliardi di dollari, può reggere il ritmo delle IPO

Nuova rottamazione, pagamenti al 5 agosto solo con rata unica

Riscossione

Cinque giorni di tolleranza rispetto al 31 luglio per chi salda in una sola soluzione

ROMA

Primo test in arrivo anche per i pagamenti della rottamazione quinquies. Il 31 luglio scade, infatti, il termine per versare la prima o unica rata del piano per chi ha aderito all'ultima sanatoria sulle cartelle con perimetro applicativo più ristretto, ma con la possibilità di estendere il versamento fino a 54 rate bimestrali.

La salvaguardia

Attenzione alla possibilità di usufruire della soglia di tolleranza di cinque giorni che fa considerare valido il pagamento effettuato. La chance di arrivare fino a mercoledì 5 agosto è consentita, infatti, ai contribuenti che pagheranno il conto di tutta la rottamazione quinquies in un'unica rata. Quindi solo chi deve corrispondere tutto il dovuto potrà arrivare a contare sul mini periodo di tolleranza. La possibilità di una mini salvaguardia temporale è stata introdotta con la conversione dell'ultimo decreto fiscale (Dl 38/2026). L'unica rata non è la sola che gode di questa "salvaguar-

dia". Lo stesso trattamento è riservato anche all'ultimo appuntamento dei piani rateali, per cui viene consentito di avvalersi dei cinque giorni di tolleranza per evitare la decadenza.

Le regole

In realtà va ricordato che le regole per la rottamazione quinquies sono diverse dalle precedenti. Infatti, per chi paga in più rate, l'addio alla nuova definizione agevolata scatta se si saltano due scadenze del piano di dilazione, anche non consecutive. In pratica, l'eventuale omissione di una rata può essere sanata entro la scadenza della successiva senza perdere così i vantaggi della sanatoria, che consistono nel corrispondere il debito con la riscossione senza interessi iscritti a ruolo, sanzioni, interessi di mora e aggio. Ecco perché l'unica rata e l'ultima del piano hanno ottenuto una protezione ulteriore con i cinque giorni di tolleranza per non far incappare il contribuente nella decadenza anche per un minimo ritardo rispetto alla scadenza prestabilita.

Le conseguenze

Del resto, chi incappa nell'inefficacia

della rottamazione quinquies dovrà far fronte anche alle conseguenze che ne derivano. I versamenti effettuati sono considerati a titolo di acconto sulle somme complessivamente dovute. Ma non solo, perché riprendono a decorrere i termini di prescrizione e di decadenza per il recupero dei carichi per i quali si è determinata l'inefficacia della misura agevolativa con l'avvio di nuove procedure cautelari o esecutive e con la prosecuzione delle procedure esecutive che erano già state avviate alla data di presentazione della domanda di adesione. Infine, i carichi che rimangono "scoperti" non sono più ammessi alla rateizzazione ordinaria: quindi non si potrà beneficiare di un periodo temporale più ampio per poter saldare quanto è rimasto escluso dalla rottamazione quinquies.

La sanatoria quater

Per quanto riguarda i piani ancora in corso, invece, per la rottamazione quater e per i riammessi va ricordato che la scadenza del 31 luglio gode in ogni caso della possibilità di avere dei cinque giorni di respiro in più. Quindi la rata potrà essere versata entro il 5 agosto. Per chi non rispettasse il termine scatterebbe in automatico il taglio fuori dalla quarta edizione della sanatoria delle cartelle.

—M. Mo.

—G. Par.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Per i piani in corso della sanatoria quater la salvaguardia dei cinque giorni è prevista per ogni rata

Fs, via libera al nuovo Cda: Strisciuglio scelto come ad

Ferrovie

La decisione dell'assemblea dei soci dopo l'uscita anticipata di Donnarumma

Arriveranno in un secondo momento gli incarichi di vertice di Rfi e Trenitalia

Riccardo Ferrazza

ROMA

Consiglio di amministrazione azzerato e nuovo board per il triennio 2026-2028 che sarà guidato da Gianpiero Strisciuglio. A 13 giorni dalle dimissioni di Stefano Donnarumma, il gruppo Fs riparte: è la decisione dell'assemblea degli azionisti di Ferrovie dello Stato (società interamente controllata dallo Stato tramite il socio unico Mef), che ha confermato Tommaso Tanzilli presidente e ha invitato il nuovo Cda a nominare l'attuale amministratore delegato di Trenitalia alla guida del gruppo.

L'organismo è composto, oltre che da Tanzilli e Strisciuglio, da Pietro Bracco, Franco Fenoglio e Loredana Ricciotti (già componenti del consiglio uscente). A completare il board due nuovi ingressi: Silvia Marzot (consigliera di amministrazione di Trenitalia) e la dirigente del Mef Daniela Rota.

La nomina di Strisciuglio (anche a direttore generale) è arrivata nella prima riunione convocata poche ore dopo: «Conferiti deleghe e poteri in continuità con quelli del precedente



Alla guida.

Gianpiero Strisciuglio, amministratore delegato Gruppo Fs

management», informa una nota.

Archiviata in anticipo l'era Donnarumma, la maggioranza ha scartato l'ipotesi di una soluzione-ponte con la sostituzione del manager e la prosecuzione del Cda fino alla scadenza naturale del prossimo anno e ha puntato sulla scelta interna voluta dal ministro delle Infrastrutture, Matteo Salvini. Strisciuglio, barese, 51 anni il 31 luglio, una laurea in ingegneria dei trasporti e «interista da sempre» (come sottolinea nel suo profilo LinkedIn), era dato da subito per favorito nella corsa alla poltrona di capo azienda di Fs, gruppo che al 31 dicem-

bre scorso contava quasi 97mila dipendenti e ha chiuso l'ultimo bilancio con un utile di 30 milioni. Strisciuglio può vantare una carriera di 25 anni «da ferroviere»: è stato alla guida di Mercitalia Logistics, poi di Rfi, ed è amministratore delegato di Trenitalia da marzo 2025. A lui toccherà l'esordio nel periodo più intenso per il trasporto ferroviario, quello delle vacanze estive, dopo mesi già segnati da disservizi e ritardi. Una rete che dovrà fare i conti con i molti cantieri aperti, mentre all'orizzonte c'è il completamento dei lavori del Pnrr. A fine giugno l'ipotesi della sua promozione a capo di Fs aveva sollevato le proteste dei familiari delle vittime dell'incidente ferroviario di Brandizzo che nella notte fra il 30 e il 31 agosto 2023 provocò la morte di cinque operai: il 30 settembre si aprirà l'udienza preliminare con 24 richieste di rinvio a giudizio. Una riguarda Strisciuglio. «È stato un ottimo amministratore di Trenitalia. Siamo in un Paese dove si è innocenti fino a prova contraria, non si è colpevoli all'inizio del processo, eventualmente si è colpevoli alla fine», ha detto Salvini che ha fatto visita al neo ad nella sede del gruppo.

Arriveranno solo in un secondo momento gli incarichi di vertice delle due controllate, Rfi e Trenitalia. Per riempire la casella lasciata libera da Strisciuglio si fa il nome dell'amministratore delegato di Fs Logistix, Sabrina De Filippis (spinta da Fdi); il ministero delle Infrastrutture vorrebbe invece una soluzione interna con la promozione del direttore per l'Alta velocità Frecciarossa, Simone Gorini, o del direttore tecnico, Domenico Scida. Per Rfi si va verso la conferma di Aldo Isi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA