



RASSEGNA STAMPA
CONFINDUSTRIA FOGGIA
23 settembre 2026



POLITICA ALL'INCONTRO ANCHE GIORGINO, LASORELLA E DE MITA

D'Alema promuove Decaro: «Ragiona da uomo di governo»

Dal governatore l'allarme Sud

A. COLUCCI A PAGINA 3 >>>

IL «LEADER MAXIMO»

«Le frasi di Tajani, tra tante cretinate che si dicono, meritano di essere segnalate». Plauso al governatore: «Ragiona da uomo di governo»

FEDERALISMO DIFFERENZIATO

L'ex sindaco di Bari: sull'autonomia farò la voce grossa non perché sono contrario ma per il modo in cui la stanno realizzando

«Il Meridione è una locomotiva? Occhio, i fondi stanno finendo»

Decaro a tutto campo nell'incontro con D'Alema, Giorgino, Lasorella e De Mita

ALESSANDRA COLUCCI

●BARI. «Farò la voce grossa, ma non sono contrario, il tema è come la realizzi, per questo è importante riflettere»: sul tema dell'Autonomia differenziata, il governatore Antonio Decaro mette i puntini sulle i, intervenendo nella tavola rotonda su «Il nuovo ordine mondiale tra instabilità, leadership, competitività e prospettive di rilancio», al termine della prima delle due Giornate del Mezzogiorno, nel Centro congressi della Fiera, dedicata a «Crisi globali e nuove opportunità». Con il governatore, l'ex premier Massimo D'Alema, presidente della Fondazione Italia-europei, il consulente giuridico Giuseppe De Mita e la giornalista Carmen Lasorella. I lavori, moderati dal giornalista Francesco Giorgino, sono stati aperti dal presidente della Nuova Fiera del Levante Gaetano Frulli.

Incassando un endorsement da D'Alema («Decaro ci ha dato una lezione di come ragiona un uomo di Governo»), il governatore ha spiegato che «sembra che il Sud sia la locomotiva del Paese, ma questo di-

pende anche dal fatto che ragioniamo sui finanziamenti di Pnrr e Fondi di coesione che sono, però, cicli a esaurimento. Quei fondi sono stati necessari per recuperare i divari, perché l'Europa aiuta i territori più fragili».

Insomma, la lunga mano degli stanziamenti degli ultimi anni sta terminando ed è sull'assetto del Paese che è necessario ragionare quando si parla di Autonomia differenziata. Che, come ricorda Decaro «è stata bocciata dalla Corte Costituzionale». Il governatore, a questo proposito, ha fatto un riferimento all'articolo 3 della Costituzione «che dice che tutti i cittadini sono uguali e hanno gli stessi diritti ed è da questo concetto che si deve partire quando di parla di Autonomia differenziata, lo dimentichiamo spesso». Interrotto da un piccolo incidente tecnico (un antifurto che è scattato proprio durante l'intervento e che ha indotto i presenti a temere che stesse succedendo qualcosa, ma era fortunatamente un falso allarme), Decaro ha anche parlato di trasporti, sanità e Zes. In particolare, a proposito del buco della sanità che ha costretto la Regione ad aumentare

l'Irpef, il governatore ha ricordato come la scelta sia stata dolorosa ma necessaria e che la Puglia, a differenza di altre Regioni come, per esempio, la Basilicata, non ha toccato il ticket, rilevando come i finanziamenti stanziati dal Governo centrale in materia non siano sufficienti.

Ribadendo che in Puglia «arriverà l'alta capacità ma non abbiamo l'alta velocità», Decaro ha aggiunto che i trasporti sono un'altra voce sulla quale è necessario che i diritti dei cittadini siano uguali. «Nella mia esperienza da sindaco di Bari, spesso mi sono confrontato con realtà simili, per grandezza, a quella della mia città, come Firenze e Bologna e, per esempio, sui tempi di attesa, ne uscivamo sempre male». E, a pro-



posito della Zes, Decaro ha dichiarato di aver «fatto ricorso al Tar non perché io sia contro l'imprenditoria. Sono il presidente della Regione e dico che serve programmazione, devo sapere che cosa sta succedendo, altrimenti la calano dall'alto, con tanti problemi. Posso sapere che cosa sta succedendo, per esempio sulla costa?».

«L'Europa può essere un elemento importante di costruzione della pace - ha dichiarato poi D'Alema - abbiamo un interesse vitale alla pace. Siamo assediati da due guerre tragiche, Russia-Ucraina e il Medioriente, ma la sensazione è che l'Europa non sappia bene cosa fare». «Il modello post 1989 - ha continuato l'ex premier - aveva previsto una pacificazione, una convinzione illusoria. Oggi viviamo la crisi dell'egemonia occidentale e questo caratterizzerà il mondo». «Sta cambiando un equilibrio di potere durato 500 anni - ha dichiarato ancora D'Alema - è inesorabile». A margine della tavola rotonda, D'Alema si è lasciato andare anche a una considerazione sulla polemica legata ad alcune dichiarazioni del vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani. «Di tante cretinate di cui si discute, mentre purtroppo nel mondo la gente muore - ha stigmatizzato - questa francamente merita di essere segnalata».



IL DIALOGO Da sinistra: Giorgino, Lasorella, Decaro, D'Alema e De Mita

Forum export oggi in Fiera La Puglia tiene

Automotive e farmaci ok

INGROSSO E SERVIZI ALLE PAG. 2 E 6 >>>

OGGI IN FIERA L'INCONTRO PROMOSSO DAL FORUM ITALIANO DELL'EXPORT

Export e sviluppo la sfida per il Sud

ZURINO

«L'Italia parli di più al proprio interno per essere più forte all'esterno»

●BARI. Non un convegno sull'export, ma un momento nel quale mondi differenti si incontrano e sono chiamati a parlarsi. Istituzioni, imprese, lavoro, territori, infrastrutture, commercio internazionale e nuove geografie economiche saranno al centro dell'appuntamento «L'Italia nel mondo che cambia. Imprese, lavoro, territori» promosso dal Forum Italiano dell'Export (IEF) stamattina, dalle ore 10.30 alle 13.30, alla Nuova Fiera del Levante di Bari, nell'ambito dell'89ª Campionaria.

Tanti gli ospiti attesi. Ad alternarsi al microfono, infatti, saranno Gabriele Fava, Presidente dell'INPS, Claudia Eccher, componente laica del Csm, Luciana Di Bisceglie, presidente della Camera di Commercio di Bari, Alessandra Gallone, presidente Ispra, Francesco Paolicelli, Assessore regionale all'Agricoltura, Gaetano Frulli, Presidente della Nuova Fiera del Levante,

Giuseppe De Mita, Vicepresidente del Forum Italiano dell'Export, Riccardo Maria Monti, Presidente di Triboo S.p.A. e Board Member del Forum Italiano dell'Export. Ai saluti istituzionali prenderanno parte Vito Leccese, Sindaco di Bari, e Antonio Decaro, Presidente della Regione Puglia. La mattinata si concluderà con una formula volutamente differente rispetto a quella di un convegno tradizionale: dalle 12.45 alle 13.30, un'intervista doppia tra Luigi Bisignani, imprenditore ed editorialista de Il Tempo, e Lorenzo Zurino, Presidente del Forum Italiano dell'Export. A moderare i lavori sarà Mimmo Mazza, Direttore della Gazzetta del Mezzogiorno.

La scelta di Bari - spiegano gli organizzatori - non è soltanto simbolica. I dati più recenti confermano una forte dinamica internazionale del territorio. Nel primo trimestre 2026 l'export pugliese ha raggiunto 2,384 miliardi di euro, con una crescita del 9,8% rispetto allo stesso periodo del 2025. Ancora più significativa la componente extra-UE, cresciuta nello stesso periodo del 23,3%. Il dato si inserisce in una traiettoria che aveva

visto le esportazioni pugliesi raggiungere nel 2025 circa 9,9 miliardi di euro, in aumento del 2,6% rispetto al 2024.

Sono numeri che

spiegano perché il commercio estero non possa più essere considerato una ma-

teria periferica per il sistema economico regionale. La questione è ancora più rilevante osservando il quadro nazionale: nel 2025 l'export italiano è cresciuto complessivamente del 3,3%, mentre nel secondo trimestre 2026 il Mezzogiorno e le Isole hanno registrato una crescita congiunturale delle esportazioni del 6,5%. La Puglia, dunque, non è soltanto un territorio dal quale esportare: è una piattaforma naturale di connessione tra Europa e Mediterraneo e uno dei luoghi nei quali discutere quale possa essere la prossima geografia dell'economia italiana. «In una fase - osserva Lorenzo Zurino, presidente del Forum - nella quale stanno cambiando mercati, rotte commerciali ed equilibri internazionali, l'Italia ha bisogno soprattutto di una cosa: parlarsi di più al proprio interno per presentarsi più forte all'esterno. È esattamente ciò che vogliamo fare a Bari».

[red. pp.]



Strade e ferrovie, 2,5 miliardi di investimenti a sorpresa che hanno spiazzato i conti

Dentro i numeri

Dai partenariati 1,3 miliardi più del previsto, 700 milioni dai bilanci di Anas e Fs

Ieri mattina la Gran Bretagna ha annunciato che a maggio il deficit ha sfiorato di 8,1 miliardi di sterline (9,4 miliardi di euro) le stime formulate dal Governo solo due mesi prima. Qualche giorno fa il ministro delle Finanze francese ha spiegato che il disavanzo al 5,1%, previsto dai documenti ufficiali di finanza pubblica, «non è più un'opzione» raggiungibile, perché a consuntivo andrà segnato almeno un 5,4%. Il 3,1% confermato ieri dall'Istat per il 2025 è invece inferiore di due decimali rispetto ai calcoli iniziali del Governo: ma ha scatenato una tempesta.

Miracoli di un dibattito politico percorso da un'enfasi alimentata da ambienti dello stesso Governo, che ha gonfiato di attese un ricalcolo su cui non aveva un controllo diretto caricando la molla da cui è partito il boomerang. «Non è una decisione che prendiamo noi, la prende l'Istat», aveva avvertito ancora pochi giorni fa il ministro dell'Economia

Giancarlo Giorgetti. Non è bastato. Molti occhi si sono concentrati così sui dettagli di un passaggio contabile che in genere vivacchia quieto lontano dai riflettori. E si sono messi a vivisezionare le cifre.

La più sorprendente è offerta dai 2,488 miliardi di spese aggiuntive per investimenti spuntati fra aprile e ottobre.

Non è il Superbonus, che aveva già dispiegato tutta la propria capacità di stupire in primavera, quando aveva rilevato che la sua coda dell'anno scorso pesava per 8,1 miliardi invece dei circa 2 miliardi previsti dal Governo. In questa sorta di lucidità terminale l'agevolazione nascondeva frodi per almeno 4 miliardi, contestati dall'amministrazione finanziaria: ma circa il 20% di questi falsi crediti d'imposta (800 milioni) non è riuscito a influire sul dato rivisto ieri per varie ragioni, legate anche alla tempistica delle contestazioni.

Ma in quella gobba di spesa c'è di più. Ci sono, secondo le ricostruzioni elaborate a Via XX Settembre nelle fasi finali del tira e molla sui decimali, circa 700 milioni di spese realizzate da Anas e Ferrovie, che non erano state preventivate in tempo utile. Qualche disallineamento fra le previsioni e la vita reale della cassa è fisiologico, e in tempi normali

non fa notizia. Ma a conti pubblici che da mesi ballano, in pubblico, sul filo del secondo decimale dopo la virgola un raccordo più tempestivo non avrebbe certo fatto male.

Più complessa è la questione dei partenariati pubblico-privato (PPP), che secondo le ricostruzioni avrebbero depositato circa 1,3 miliardi sull'altare del deficit su cui è inciampata l'uscita dalla procedura europea.

I partenariati regolano i rapporti fra lo Stato o gli enti territoriali e i privati a queste affidano la costruzione o la gestione di opere pubbliche, come il termovalorizzatore di Roma, le linee 4 e 5 della

metropolitana a Milano e vari ospedali in giro per l'Italia.

Lo snodo più delicato, al centro anche di una ricca giurisprudenza italiana è comunitaria, è nella distribuzione dei rischi operativi fra soggetti pubblici e privati. In una sintesi brutale, quando il rischio è integralmente a carico del privato e il finanziamento pubblico è limitato, il PPP è «off-balance» e la sua spesa non incide su deficit e debito; altrimenti è «on-balance», e si fa sentire sui saldi di finanza pubblica. Ma questi confini non sono sempre tracciabili con precisione all'inizio: e se un partenariato prima «off» viene riclassificato come «on-balance», il disavanzo cresce.

Senza questi 2,488 miliardi extra, il deficit non sarebbe arrivato al 3,06% del Pil ma si sarebbe fermato al 2,95%, cambiando drasticamente la scena. I suoi riflettori avrebbero quindi illuminato l'ennesima revisione al rialzo del Pil, cresciuto dell'1,1% nel 2024 (e non dello 0,8% calcolato finora) e dello 0,6% (invece dello 0,5%) l'anno scorso, che ha limato la pressione fiscale al 42,9% (era data al 43,1%) e il debito al 136,7% dal 137,1% del prodotto. Tutte buone notizie: travolte da un decimale.

—G.Tr.



Crescita rivista all'insù a +1,1% nel 2024 e a +0,6% nel 2025. La pressione fiscale limata al 42,9%

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Confindustria sindacati, il tavolo va avanti

Relazioni industriali

**Marchesini: «Si lavora
a un accordo globale, temi
complessi ma buon clima»**

Prosegue il tavolo di confronto tra le rappresentanze di 14 associazioni datoriali, di Cgil, Cisl e Uil per la definizione di un nuovo accordo interconfederale sul modello contrattuale e i criteri di misurazione della rappresentanza.

Ieri la riunione si è protratta per otto ore, dalla mattina fino al tardo pomeriggio nella sede di Confindustria: al centro della discussione la proposta formulata dalle associazioni datoriali sul modello contrattuale e la struttura della retribuzione, che è stata oggetto di numerosi rilievi da parte dei sindacati che hanno elaborato una loro proposta unitaria. Nei giorni scorsi al centro della discussione tra le parti erano stati i rispettivi documenti con le proposte sui criteri di misurazione della rappresentatività di organizzazioni sindacali e associazioni datoriali.

Su entrambi i punti si lavora alla ricerca di una sintesi comune. Nelle prossime date (28 settembre, 7 ottobre e 8 otto-

bre) si dovrebbero approfondire, oltre ai punti attualmente in discussione, anche gli altri capitoli relativi alla salute e sicu-



Al centro del confronto ieri il modello contrattuale e le retribuzioni, prossimo round il 28 settembre

rezza nei luoghi di lavoro, al diritto alla formazione e alla partecipazione dei lavoratori.

«Stiamo andando avanti sui testi, al tavolo il clima è buono», ha spiegato il vicepresidente di Confindustria per il Lavoro e le Relazioni Industriali Maurizio Marchesini, si lavora ad un «accordo globale», quindi «finché tutto non è finito l'accordo non è completo e non viene siglato». Marchesini continua a definirsi «un ottimista per contratto», ma invita allo stesso tempo al «realismo», perché «sono temi complessi, ma è un lavoro che sta andando avanti».

Sul versante sindacale, al termine del tavolo ieri sera il leader della Cgil, Maurizio Landini ha ribadito che «per noi la questione salariale e della tutela del potere d'acquisto dei salari è un punto fondamentale e decisivo», insieme «alla rappresentanza, è un punto che non è ancora risolto». Per il segretario confederale della Cisl, Mattia Pirulli «è indubbio che tanto più entriamo nei temi e tanto più emergono le complessità da dover affrontare. Credo che ci sia l'atteggiamento giusto di voler affrontare tutti i temi, di arrivare anche a delle sintesi che tengano insieme la piattaforma datoriale e la piattaforma

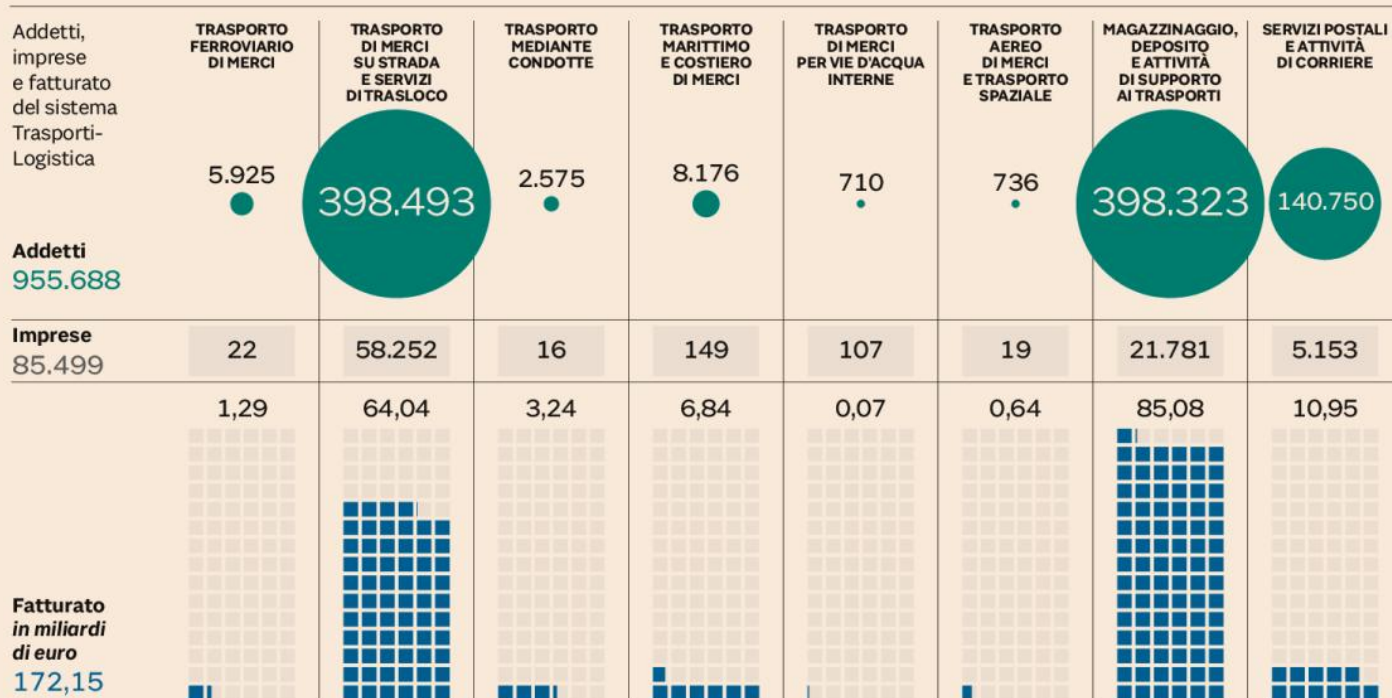
che è stata presentata unitariamente da noi sindacati».

Per il leader della Uil, Pier-Paolo Bombardieri nel confronto «si sono superati degli ostacoli e si è fatto un passo in avanti. Siamo fiduciosi, ma rimangono altri nodi da risolvere soprattutto sulla parte dei salari, che è quella che noi ovviamente abbiamo posto con maggior forza, aspettiamo il 28 per risolverla direttamente».

—**G. Pog.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il lavoro nelle imprese di logistica e trasporti



Fonte: rielaborazione Assolavoro Datalab su dati Istat, dati 2024 per addetti ed imprese, 2023 per fatturato

Per trasporti e logistica 1 milione di occupati, prevale il posto fisso

Assolavoro Datalab. Le microimprese sono la quota più rilevante delle 85.499 attive. Oltre la metà degli addetti è occupato nelle aziende più piccole (31,4%) e in quelle medio-grandi (27,1%)

Pagina a cura di
Giorgio Pogliotti

Oltre 955mila addetti, distribuiti in 85.499 imprese attive, per un fatturato aggregato di 172,2 miliardi di euro: il sistema dei servizi di trasporto e logistica presenta una struttura molto articolata, nella quale convivono segmenti ad ampia base imprenditoriale e occupazionale (il trasporto di merci su strada e il magazzino, deposito e supporto ai trasporti), e attività più concentrate ma caratterizzate da livelli elevati di fatturato medio (trasporto mediante condotte). Numericamente prevalgono di gran lunga le micro imprese ma oltre la metà degli addetti si colloca nelle imprese piccole (31,4%) e in quelle medio-grandi (27,1%). Quasi sei lavoratori su dieci sono inquadrati come operai, i contratti a tempo indeterminato rappresentano l'85,2% dei dipendenti.

L'analisi di Assolavoro-Datalab si colloca all'interno del macro am-

euro) a fronte di un numero elevatissimo di imprese (oltre 58mila, pari al 68,1% del totale).

L'impresa individuale

Il sistema presenta una struttura giuridica più frammentata rispetto ai comparti industriali ad alta intensità tecnologica. La forma prevalente è quella dell'imprenditore individuale, libero professionista e lavoratore autonomo, che rappresenta il 44,7% delle imprese complessive. Seguono le società a responsabilità limitata, pari al 38,2%, mentre le società di persone incidono per l'11,2%.

Il dato complessivo è influenzato dai segmenti numericamente più ampi: nel trasporto su strada e servizi di trasloco (che assorbe oltre 2/3 del totale delle imprese) quasi la metà delle attività è costituita da operatori individuali, mentre nei servizi postali e di corriere (oltre 140mila imprese) la quota raggiunge il 78,5%, segnalando una struttura particolarmente diffusa e polverizzata.

Le S.R.L. assumono un peso più rilevante nei segmenti in cui l'attività

(trainando il dato complessivo verso l'alto), ma anche del trasporto marittimo e costiero e del trasporto aereo e spaziale, nei quali raggiungono rispettivamente il 71,1% e il 63,2%.

Il peso delle forme societarie più capitalizzate è molto ridotto (0,9%), ma è molto superiore alla media complessiva in quei segmenti in cui il numero di imprese è ridotto: trasporto ferroviario, trasporto marittimo e soprattutto trasporto mediante condotte, segmento nel quale l'incidenza delle società per azioni e in accomandita per azioni arriva al 56,3%.

Gli addetti nelle microimprese

Quanto alla distribuzione per classe dimensionale del sistema dei servizi di trasporto e logistica, l'83,7% delle unità locali sono microstrutture che occupano fino a 9 addetti. Seguono le unità locali piccole, tra 10 e 49 addetti (13,7%), mentre le medio-grandi, tra 50 e 249 addetti, rappresentano il 2,4% e quelle con 250 addetti e oltre appena lo 0,3%.

Il quadro cambia se si passa all'analisi della distribuzione per classi

presenta una configurazione con meno peso sulle imprese (18,1%), concentrando però il 32,9% degli occupati e il 40,7% del fatturato (principale centro economico del sistema). I due settori assorbono una quota simile di occupazione, ma il secondo genera un fatturato assai più elevato.

Per avere un termine di paragone, la diffusione di microimprese nel sistema trasporti e logistica è elevata, ma la quota di occupati si ferma al 23,9%, un valore molto inferiore rispetto al 44,5% registrato nell'aggregato dei servizi di supporto. Coerente con questa evidenza è il peso dei dipendenti sul totale degli occupati (91,4%), ben superiore al 71,6% del confronto: il sistema appare quindi più organizzato intorno a lavoro dipendente e strutture aziendali formalizzate, rispetto all'aggregato dei servizi nel quale il lavoro indipendente ha un peso maggiore.

Gli operai sono il 58,9%

Nella distribuzione per inquadramento professionale emerge una specificità: nel sistema tra-

bito Ateco H "Trasporto e magazzinaggio" - il perimetro di osservazione si concentra sul trasporto di merci e i servizi alle imprese - del quale non è stata considerata la componente del trasporto di persone. Una prima distinzione riguarda il rapporto tra attività di trasporto merci e area logistica. I segmenti riconducibili al trasporto in senso stretto raccolgono circa 416mila addetti (43,6% del totale), e oltre i due terzi delle imprese del sistema, generando 76,1 miliardi di euro di fatturato (44,2% del totale). Mentre l'area del magazzinaggio, deposito, attività di supporto ai trasporti, insieme ai servizi postali e corriere pur concentrando una quota più contenuta di imprese (27mila), assorbe la maggiorana di addetti (56,4%), e del fatturato (55,8%). In particolare il solo magazzinaggio genera 85,1 miliardi di euro (quasi la metà del valore complessivo) con 398mila addetti. Il trasporto di merci su strada e servizi di trasloco è allineato sul numero di occupati (398mila), ma presenta un valore più basso di fatturato (64miliardi di

è tradizionalmente organizzata in forme societarie più strutturate. È il caso del magazzinaggio, deposito e attività di supporto ai trasporti, dove rappresentano il 53,5% delle imprese

dimensionali degli addetti: nelle microimprese lavora il 23,9% degli occupati, una quota molto inferiore rispetto al loro peso numerico tra le unità locali, segno di come la forte diffusione di microstrutture, trainata soprattutto dal trasporto stradale e dai servizi postali, non si traduce in una pari concentrazione dell'occupazione.

Oltre la metà degli addetti si colloca nelle imprese piccole (31,4%) e in quelle medio-grandi (27,1%): due classi che pesano molto meno in termini di unità locali. Le grandi imprese rappresentano una componente residuale sul piano numerico, ma impiegano comunque il 17,6% degli addetti.

Il trasporto merci su strada

Nel trasporto di merci su strada e servizi di trasloco si concentra la principale base imprenditoriale del sistema, con quasi la metà delle imprese dell'intero aggregato "Trasporto e Magazzinaggio" (48,5%), ma il suo peso in termini di fatturato appare comunque più contenuto rispetto alla numerosità aziendale. Al contrario, il magazzinaggio, deposito e attività di supporto ai trasporti

sporti-logistica gli operai rappresentano il 58,9% dei dipendenti, una quota ben superiore al 40,6% dei servizi di supporto.

Gli impiegati incidono invece per il 35,7%, contro il 48% del confronto, anche quadri e dirigenti hanno un peso più contenuto. «La maggiore incidenza degli operai è riconducibile alla natura stessa delle attività incluse nel perimetro - spiega lo studio - che richiedono in misura significativa mansioni operative legate alla guida e conduzione dei mezzi, alla movimentazione delle merci, alla gestione dei magazzini, alle attività di carico e scarico, alla distribuzione e ai servizi di consegna». Sono funzioni nelle quali la componente manuale e tecnica è centrale.

Sul piano contrattuale, il sistema presenta un livello di stabilità piuttosto elevato: i contratti a tempo indeterminato rappresentano l'85,2% dei dipendenti, allineato all'81,7% dei servizi di supporto. Il part-time è meno diffuso (17,4% contro 29,9%), con una maggiore prevalenza di lavoro a tempo pieno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Negli inquadramenti prevalgono gli operai in quasi sei casi su dieci (58,9%), gli impiegati sono un terzo (35,7%)

Più capitalizzate le imprese presenti nel trasporto ferroviario, in quello marittimo e mediante condotte