



RASSEGNA STAMPA
CONFINDUSTRIA FOGGIA
14 ottobre 2026

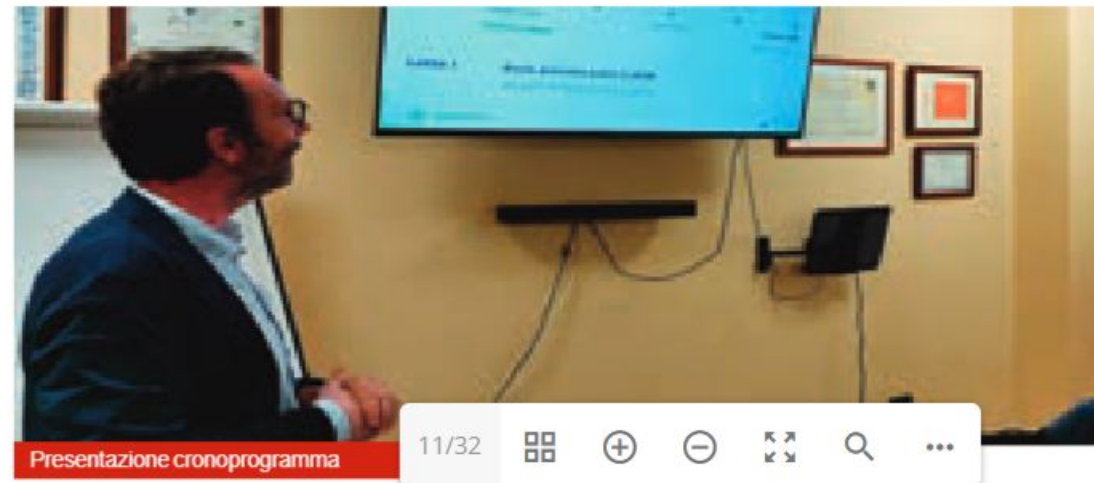
Incoronata

I nodi dello sviluppo

di Domenico Suriano

Ottobre 2027 la prima scadenza De Paolis annuncia investitori (senza citarli) mentre Piemontese rilancia l'asse con Manfredonia

Fissato tra un anno esatto il completamento del secondo lotto, il primo invece partirà entro fine 2026. Prende forma il maxi-progetto di Armando De Girolamo



Presentazione cronoprogramma

11/32





Armando De Girolamo



Presentazione cronoprogramma



Raffaele Piemontese

Il traguardo è fissato a ottobre 2027, quando dovrebbe essere completato il secondo lotto della piattaforma logistica intermodale di Foggia-Incoronata.

Per il primo, invece, l'avvio dei lavori è programmato entro la fine di quest'anno. Il nubifragio che lunedì si è abbattuto sulla città ha impedito il sopralluogo nel cantiere, costringendo gli organizzatori a trasferire all'interno la presentazione sullo stato delle opere.

Al terminal FHP Intermodal è stato così possibile aggiornare il quadro di un investimento da 40 milioni di euro, con un cronoprogramma differenziato per i due lotti e nuove prospettive legate allo sviluppo dell'agglomerato industriale. Il secondo lotto è quello più avanzato. I movimenti terra e le fondazioni profonde del deposito merci risultano completati, mentre le fondazioni superficiali, tra plinti e travi, hanno raggiunto il 95 per cento. È in corso il montaggio delle strutture prefabbricate del capanno e proseguono le fondazioni del deposito ferroviario. La durata prevista è di quindici mesi, con termine nell'ottobre del prossimo anno. Per il primo lotto, dal valore di circa 24 milioni di euro, l'avvio è programmato entro la fine del 2026 e la durata indicata è di 432 giorni. La scadenza di ottobre 2027 riguarda quindi il secondo lotto e non permette ancora di fissare alla stessa data la conclusione dell'intera piattaforma.

All'incontro hanno partecipato la Sindaca di Foggia **Maria Aida Episcopo**, l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità **Raffaele Piemontese**, il presidente del Consorzio ASI **Agostino De Paolis**, l'amministratore delegato di FHP Group **Paolo Cornetto**, il vicepresidente **Gianni Rotice**, il presidente del

degli accessi. La configurazione consentirà di accogliere convogli fino a 35 carri. L'obiettivo è rafforzare l'interscambio tra ferrovia e trasporto su gomma, rendendo più efficiente la movimentazione dei carichi e offrendo alle imprese un'infrastruttura logistica più attrezzata. L'opera vale complessivamente circa 40 milioni di euro, finanziati attraverso risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020, con una componente di investimento privato.

Il soggetto pubblico attuatore è il Consorzio ASI di Foggia, mentre FHP Intermodal ricopre il ruolo di concessionario, nel solco dell'iniziativa originariamente promossa da Lotras.

Per il secondo lotto l'importo dei lavori è indicato in circa 9,8 milioni di euro; il primo lotto ha invece una base economica di circa 24 milioni. La vicenda amministrativa ha attraversato una fase complessa, con il rischio che le risorse disponibili andassero perdute.

Dopo il lavoro progettuale e le procedure di gara, il cantiere è stato inaugurato nel settembre 2025. Per il primo lotto la proposta di aggiudicazione era andata al Consorzio Integra, con un importo complessivo indicato in circa 20,4 milioni di euro, comprensivo degli oneri di sicurezza.

Per il secondo lotto la procedura di concessione ha riguardato Lotras. La realizzazione materiale è affidata a Gianni Rotice Srl.

Durante la presentazione, De Paolis ha ricostruito le difficoltà incontrate per arrivare alla fase di attuazione del progetto. Il progetto amministrativo e l'utilizzo delle risorse

progetto rafforzerebbe il rapporto tra il terminale e la filiera cerealicola della Capitanata, collegando più strettamente produzione, trasformazione e distribuzione.

Il disegno di Incoronata è legato anche al potenziamento del porto industriale di Manfredonia, per il quale sono stati annunciati investimenti nell'ordine dei 120 milioni di euro e un raccordo ferroviario nell'area retroportuale. La prospettiva è quella di un sistema nel quale lo scalo marittimo e il terminal ferroviario svolgano funzioni complementari, favorendo l'interscambio delle merci e l'accesso ai mercati nazionali ed europei. A Manfredonia persistono però alcune resistenze rispetto all'operazione, anche per la presenza di interessi economici connessi ad altre progettazioni portuali. Nel corso degli interventi, De Paolis e soprattutto Piemontese hanno ribadito la centralità del collegamento e fornito rassicurazioni sul percorso istituzionale.

Per l'assessore regionale, la piattaforma rientra in una strategia di sviluppo che deve connettere il sistema produttivo locale alle principali direttrici commerciali.

"La piattaforma logistica nell'area industriale di Foggia-Incoronata è uno dei più importanti investimenti infrastrutturali della Puglia", ha dichiarato Piemontese, richiamando il valore delle risorse impiegate e l'integrazione prevista tra produzione, trasformazione, trasporto ferroviario, porto di Manfredonia e mercati nazionali ed europei.

"La dimensione dell'intervento - ha sostenuto - impone di guardare alle ricadute complessive per la Capitanata e di rafforzare la collaborazione tra i diversi livelli istituzionali".

Anche Armando De Girolamo ha insistito sul potenziale dell'infrastruttura per il comparto cerealicolo, sostenendo che "la disponibilità di un terminal attrezzato possa riportare la provincia al centro della filiera nazionale".

Paolo Cornetto, amministratore delegato di FHP Group, ha invece richiamato l'ambizione di "sviluppare un nodo logistico con una funzione che superi i confini regionali", anticipando nuove operazioni che il gruppo conta di annunciare a breve.

Si tratta di prospettive ancora da definire, che potranno essere valutate quando saranno precisati contenuti, investimenti e tempi.

Gianni Rotice ha descritto il progetto come "un risultato atteso da tempo e destinato a produrre effetti sul territorio".



Raffaele Piemontese



Agostino De Paolis

Al terminal FHP Intermodal è stato così possibile aggiornare il quadro di un investimento da 40 milioni di euro, con un cronoprogramma differenziato per i due lotti e nuove prospettive legate allo sviluppo dell'agglomerato industriale. Il secondo lotto è quello più avanzato. I movimenti terra e le fondazioni profonde del deposito merci risultano completati, mentre le fondazioni superficiali, tra plinti e travi, hanno raggiunto il 95 per cento. È in corso il montaggio delle strutture prefabbricate del capannone e proseguono le fondazioni del deposito ferroviario. La durata prevista è di quindici mesi, con termine nell'ottobre del prossimo anno. Per il primo lotto, dal valore di circa 24 milioni di euro, l'avvio è programmato entro la fine del 2026 e la durata indicata è di 432 giorni.

La scadenza di ottobre 2027 riguarda quindi il secondo lotto e non permette ancora di fissare alla stessa data la conclusione dell'intera piattaforma.

All'incontro hanno partecipato la Sindaca di Foggia **Maria Aida Episcopo**, l'assessore regionale alle Infrastrutture e alla Mobilità **Raffaele Piemontese**, il presidente del Consorzio ASI **Agostino De Paolis**, l'amministratore delegato di FHP Group **Paolo Cornetto**, il vicepresidente **Armando De Girolamo** e l'imprenditore **Gianni Rotice**, titolare dell'impresa esecutrice.

Presente anche **Antonio Falcone**, direttore dei lavori, insieme agli assessori comunali **Giuseppe Galasso** e **Michele Salatto** e alla presidente del Consiglio comunale **Lia Azzarone**. Non c'era invece il presidente della Provincia **Giuseppe Nobiletti**, che figurava tra gli invitati alla visita.

Il deposito merci occuperà circa 10 mila metri quadrati e avrà otto bocche di carico, oltre a spazi per uffici e servizi distribuiti su due livelli. Accanto sorgerà un deposito-officina ferroviaria di circa 1.900 metri quadrati, con tre binari interni e due fosse d'ispezione per la manutenzione del materiale rotabile.

Il primo lotto completerà il sistema con tre binari ferroviari dedicati alla movimentazione delle merci, ciascuno con un modulo di riferimento di 750 metri, piazzali per carico, scarico e stoccaggio e due checkpoint per la gestione

privato.

Il soggetto pubblico attuatore è il Consorzio ASI di Foggia, mentre FHP Intermodal ricopre il ruolo di concessionario, nel solco dell'iniziativa originariamente promossa da Lotras.

Per il secondo lotto l'importo dei lavori è indicato in circa 9,8 milioni di euro; il primo lotto ha invece una base economica di circa 24 milioni. La vicenda amministrativa ha attraversato una fase complessa, con il rischio che le risorse disponibili andassero perdute.

Dopo il lavoro progettuale e le procedure di gara, il cantiere è stato inaugurato nel settembre 2025. Per il primo lotto la proposta di aggiudicazione era andata al Consorzio Integra, con un importo complessivo indicato in circa 20,4 milioni di euro, comprensivo degli oneri di sicurezza.

Per il secondo lotto la procedura di concessione ha riguardato Lotras. La realizzazione materiale è affidata a Gianni Rotice Srl.

Durante la presentazione, De Paolis ha ricostruito le difficoltà incontrate per arrivare alla fase esecutiva, definendo il percorso amministrativo "parecchio travagliato" e ricordando gli ostacoli che hanno accompagnato il reperimento e l'utilizzo delle risorse.

Il presidente dell'ASI guarda ora alle ricadute che l'infrastruttura potrà generare sull'economia provinciale, a partire dalla capacità di attirare nuove attività produttive. Ha riferito di contatti con operatori interessati a insediarsi nell'area industriale, precisando che le manifestazioni d'interesse sono documentate agli atti del Consorzio. Non sono stati resi noti i nomi degli investitori né il valore dei progetti. De Paolis ha però richiamato il caso di un gruppo olandese del settore eolico che, secondo quanto riferito, avrebbe rinunciato a investire nell'area per la mancanza di lotti disponibili.

Il presidente ASI ha sintetizzato la questione indicando nell'ampliamento una "condizione necessaria per sostenere la crescita dell'area". Il tema investe anche la variante urbanistica, seguita a Palazzo di Città dagli assessori Giuseppe Galasso e Michele Salatto.

Tra gli investimenti possibili c'è quello di Barilla, che sarebbe pronta a realizzare un molino di ultima generazione. Se concretizzato, il

investimenti infrastrutturali della Puglia", ha dichiarato Piemontese, richiamando il valore delle risorse impiegate e l'integrazione prevista tra produzione, trasformazione, trasporto ferroviario, porto di Manfredonia e mercati nazionali ed europei.

"La dimensione dell'intervento - ha sostenuto - impone di guardare alle ricadute complessive per la Capitanata e di rafforzare la collaborazione tra i diversi livelli istituzionali".

Anche Armando De Girolamo ha insistito sul potenziale dell'infrastruttura per il comparto cerealicolo, sostenendo che "la disponibilità di un terminal attrezzato possa riportare la provincia al centro della filiera nazionale".

Paolo Cornetto, amministratore delegato di FHP Group, ha invece richiamato l'ambizione di "sviluppare un nodo logistico con una funzione che superi i confini regionali", anticipando nuove operazioni che il gruppo conta di annunciare a breve.

Si tratta di prospettive ancora da definire, che potranno essere valutate quando saranno precisati contenuti, investimenti e tempi.

Gianni Rotice ha descritto il progetto come "un risultato atteso da tempo e destinato a produrre effetti sul territorio".

Le proiezioni utilizzate per dimensionare l'infrastruttura guardano al 2042 e stimano una domanda potenziale di circa 64.900 unità di trasporto intermodale all'anno, pari a 212 al giorno. La composizione prevista è del 60 per cento di container, del 25 per cento di casse mobili e del 15 per cento di semirimorchi.

Sono stime di lungo periodo, ovviamente, che non corrispondono a traffici commerciali già acquisiti. Il passaggio dalle previsioni ai risultati dipenderà dalla capacità di attrarre operatori, rispettare le scadenze e rendere effettivo il collegamento con Manfredonia.

Il primo appuntamento resta il cronoprogramma. Il secondo lotto dovrà essere completato nell'ottobre 2027, mentre il primo dovrà entrare nella fase esecutiva entro la fine di quest'anno. Saranno i progressi del cantiere e la concreta realizzazione degli investimenti annunciati a misurare le prospettive di sviluppo della piattaforma e dell'intera area industriale di Inconronata.

Effetto inflazione sull'Irpef: 35,4 miliardi di entrate aggiuntive dal 2026 al 2029

Conti pubblici

Gli incassi extra non possono offrire coperture a nuove misure perché già nei saldi

Alta tensione sui tagli al ceto medio. Tajani: dobbiamo procedere alla riduzione

L'inflazione spinge il gettito di Iva e Irpef: il motore dell'imposta sui redditi è il fiscal drag, il gettito prodotto dall'aumento nominale dei redditi impegnati nell'affannosa rincorsa ai prezzi. Secondo il Mef la nuova Irpef da drenaggio fiscale dovrebbe produrre 4,4 miliardi di euro nel 2026, altri 3,4 l'anno prossimo, 2,4 nel 2028 e 2,8 nel 2029. In termini cumulati sono 35,4

miliardi in quattro anni, che non offrono però coperture perché già calcolati nei saldi di finanza pubblica. Sale la tensione sui tagli a rischio per il ceto medio. Il leader di Forza Italia Tajani: «Dobbiamo assolutamente procedere». Sulle banche il vicepremier azzurro apre a un contributo, ma non come tassa sugli extraprofiti.

— Servizi alle pag. 2-3

L'inflazione spinge l'Irpef: 35,4 miliardi di fiscal drag nei conti del 2026-2029

Conti pubblici. Nei calcoli del Mef l'effetto dei prezzi sull'imposta, che non dà coperture perché è nei tendenziali. Tensioni sui tagli a rischio per il ceto medio. Tajani: «Dobbiamo procedere»



L'impatto del 2021-23 compensato sui redditi fino a 32mila euro Ma il fenomeno si ripete ogni anno

**Marco Mobili
Gianni Trovati**

ROMA

L'inflazione tornata presto in scena dopo l'intensa fiammata del 2022-23 affatica i conti pubblici sul lato delle uscite, perché gonfia le spese per pensioni, assegno unico, acquisti della Pa e interessi sul debito. Ma offre anche ossigeno alle entrate, spingendo il gettito di Iva e Irpef: il motore dell'imposta sui redditi è il fiscal drag, cioè il gettito prodotto dall'aumento nominale dei redditi impegnati nell'affannosa rincorsa ai prezzi.

Il tema promette di tornare a scaldare le discussioni intorno alla manovra. Tanto più dopo che, come anticipato sul Sole 24 Ore di ieri, la riunione di maggioranza al ministero dell'Economia ha scritto un grosso punto interrogativo sul "taglio Irpef al ceto medio", cioè sulla proposta di alzare da 50mila a 60mila euro la soglia di red-

dito a cui si applica l'aliquota del 33%.

L'idea è cara a un fronte trasversale che va da Fdi a Forza Italia. Ma è anche costosa, chiedendo 2,7 miliardi all'anno a una manovra che fuori dall'extradeficit da clausola potrebbe non superare i 7-8 miliardi in tutto, coperture permettendo. «Sul nuovo taglio Irpef bisogna assolutamente procedere», ha commentato ieri il vicepremier azzurro Antonio Tajani. «Non è stata presa ancora alcuna decisione», ha confermato il viceministro all'Economia Maurizio Leo. Il punto è politico: in discussione c'è l'idea alternativa di impegnarsi in un sostegno rivolto ad anziani e fragili, con una sorta di anticipazione a forfait per compensare le spese sanitarie, accompagnato da un fondo per la natalità, che secondo una parte della maggioranza potrebbe rivelarsi più direttamente "visibile" per i beneficiari, e produrre quindi effetti maggiori sul terreno del consenso, delicatissimo a pochi mesi da elezioni politiche più che incerte.

Il ritorno in auge del fiscal drag si inserisce in questo dibattito. Ma con una premessa obbligatoria.

Il gettito da drenaggio fiscale non produce coperture. L'Irpef aggiuntiva

prodotta dall'aumento nominale dei redditi entra infatti nei tendenziali di finanza pubblica, cioè nei livelli di deficit e debito a legislazione vigente calcolati dal Dpfp approvato ieri dalle Camere insieme alla relazione sullo scostamento. Arriva da lì una quota dell'aumento di gettito (+9,3%) atteso dalle imposte dirette fra quest'anno e il 2029. Nel calcolo della traiettoria di spesa netta, il fiscal drag ha un ruolo chiave per evitare la traiettoria concordata con la Ue: ma dal momento che i tendenziali seguono al millimetro la linea scritta nel Piano strutturale di bilancio, non apre la porta a spese aggiuntive.

Le stime condotte al ministero dell'Economia, rimesse al centro del dibattito in Parlamento dalle domande avanzate a più riprese da Maria Cecilia Guerra



(Pd), provano a pesare la nuova Irpef da drenaggio fiscale. Quest'anno, dovrebbero produrre 4,4 miliardi di euro, altri 3,4 miliardi arriverebbero l'anno prossimo, al 2028 sono attribuiti 2,4 miliardi e 2,8 sono messi alla casella 2029. Il gettito di ogni anno si ripete in quelli successivi, con la conseguenza che 4,4 miliardi del 2026 tornano nel 2027, 2028 e 2029, il 2027 aggiunge 3,4 miliardi ripetuti nel biennio 2028-2029 e così via. In termini cumulati, il fiscal drag porterebbe quindi 35,4 miliardi in quattro anni.

Non è poco. Ma gli assestamenti in corso d'opera nei prossimi anni potrebbero restituire cifre anche maggiori. Il Documento programmatico di finanza pubblica si basa sull'inflazione registrata fino ad agosto dall'indice FoI, quello dedicato alle «famiglie di operai e impiegati», ma già l'aggiornamento di settembre, in uscita dopodomani, dovrebbe mostrare un nuovo rialzo; in una serie che molte previsioni indicano destinata a durare, a meno di oggi improbabili svolte nello scenario in Medio Oriente.

Sia come sia, sul drenaggio fiscale il Dpfp scrive solo una nuova puntata di un serial che ha già conosciuto molta fortuna in anni recenti. L'Ufficio parlamentare di bilancio ha calcolato che fra 2021 e 2023 l'inflazione ha prodotto un gettito extra da 25 miliardi all'anno, e che le riforme dell'Irpef, con i tagli di aliquota per i redditi più bassi, lo hanno compensato integralmente per chi dichiara fino a 32 mila euro all'anno. Ma senza l'indicizzazione degli scaglioni, l'effetto si rinnova ogni anno; e senza nuovi interventi sull'Irpef colpisce le fasce basse, prima tutelate, come il ceto medio finora lasciato senza paracadute.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

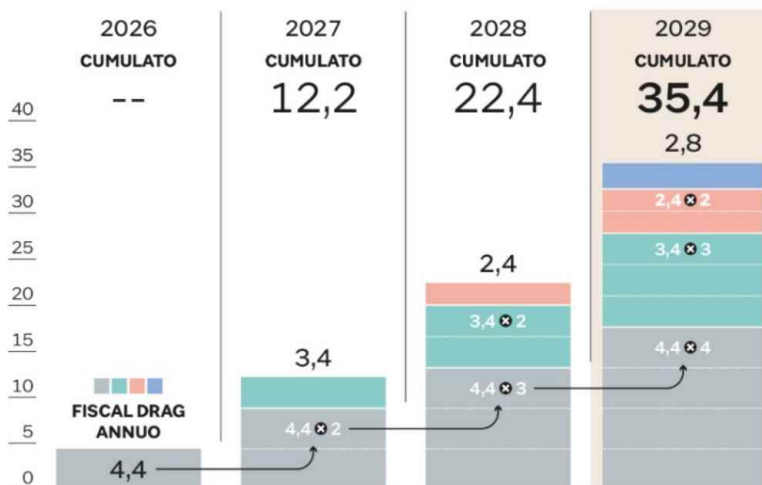
2,7 miliardi

IL COSTO DEL TAGLIO DELL'IRPEF

Il "taglio Irpef al ceto medio", cioè alzare da 50 mila a 60 mila euro la soglia di reddito a cui si applica l'aliquota del 33%, costa 2,7 miliardi all'anno

La rete delle tasse

Il fiscal drag stimato per quest'anno e i prossimi tre. Valori in miliardi di €



Fonte: elaborazione del Sole 24 Ore su dati ministero dell'Economia

Fmi rivede al rialzo il Pil dell'Italia: +0,8% Caro vita sale a +3,3%



Il debito, al netto della manovra, sale dal 137,1% del 2025 al 137,9% quest'anno, superando la Grecia

L'outlook

Disoccupazione giù dal 6,1% del 2025 al minimo storico del 5,6% quest'anno

Il Fondo monetario internazionale ha alzato di tre decimali la previsione di crescita del Prodotto interno lordo italiano nel 2026, portandola dallo 0,5% stimato a luglio, allo 0,8 per cento.

La correzione arriva con l'aggiornamento del World Economic Outlook, presentato ieri a Bangkok, dove sono in corso le riunioni annuali dell'Fmi e della Banca Mondiale.

L'economia italiana beneficia quindi della maggior resilienza dell'Europa, che sta assorbendo meglio del previsto lo shock energetico innescato dalla guerra in Medio Oriente. La crescita, però, è modesta e si ferma sotto l'1 per cento, dopo lo 0,5% registrato nel 2025. E l'anno prossimo, l'aumento del Pil si attesterà allo 0,6%, nelle previsioni del Fondo monetario internazionale, che comunque alza anche questa stima di un decimale, rispetto a luglio.

Nei due anni, l'Eurozona dovrebbe invece crescere dell'1,1 e dell'1,2 per cento. Il tasso di disoccupazione scenderebbe dal 6,1% del 2025 al 5,6% quest'anno.

L'inflazione, in Italia, si attesterebbe al 3,3% quest'anno e al 2,8% nel 2027.

Il deficit tendenziale, cioè prima degli interventi programmati da parte del Governo con la legge di bilancio all'interno della cornice del Documento programmatico di finanza pubblica (Dpfp), scenderebbe, sempre nelle stime del Fondo monetario internazionale, dal 3,1% del Pil nel 2025 al

2,9% quest'anno e poi al 2,8% nel 2027 e al 2,5% l'anno seguente.

Il debito pubblico, prima della manovra, sale dal 137,1% del Pil del 2025 al 137,9% del Pil quest'anno, superando quello della Grecia, che invece è su un chiaro percorso di discesa.

Il Fondo monetario internazionale specifica che le sue elaborazioni si basano sui dati disponibili al 21 settembre 2026 e «al documento programmatico di bilancio 2026, al Documento di finanza pubblica di aprile 2026, ai piani di bilancio inclusi nel piano strutturale di bilancio 2025-2029».

In un altro report presentato ieri, il Global Financial Stability Report, l'Fmi sottolinea che l'emissione di debito comune, assieme al meccanismo anti-spread della Banca centrale europea e alla maggior solidità di Grecia, Italia, Portogallo e Spagna, ha condotto a differenziali di rendimenti notevolmente ridotti negli ultimi anni, all'interno dell'area euro. «I programmi di finanziamento dell'Unione Europea hanno svolto un ruolo importante», si legge nel report.

Prestiti comuni e trasferimenti agli stati membri, con il Next Generation Eu, hanno rafforzato la percezione di condivisione del rischio di bilancio, e ridotto le preoccupazioni su sostenibilità del debito e rischio di ridenominazione.

Sul piano empirico, tali iniziative hanno «attenuato l'effetto degli shock sistemici sui mercati obbligazionari sovrani»: dal lancio del Next Generation Eu, la relazione tra gli spread sovrani e lo stress sistemico è diventata meno negativa, con effetti particolarmente marcati nel Sud Europa. Inoltre, shock che un tempo innescavano un rifugio sui bund tedeschi oggi non generano più pressioni di vendita significative sui titoli sovrani dei Paesi mediterranei.

—G.D.D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La Puglia a secco

Sciopero Ilva, bloccati i rifornimenti ai benzinai Il Governo vara un decreto per il rilancio di Taranto

IL DIRETTORE MAZZA, CALABRESE, MASSARI E SERVIZI ALLE PAGINE 2 E 3>>

LA PRECISAZIONE DI ENI

«A oggi, Enilive ha già dichiarato il fuel shortage negli aeroporti di Bari e Brindisi». Un distributore su 6 ha esaurito il prodotto

E LA VERTENZA SI INASPRISCE

Fim, Fiom e Uilm ieri mattina hanno proclamato ulteriori 48 ore di sciopero in tutti gli stabilimenti del gruppo

Il presidio blocca la raffineria a rischio aeroporti e trasporto

Carburanti, esaurite le scorte in oltre 50 dei circa 300 punti vendita

MARISTELLA MASSARI

● **TARANTO.** L'emergenza carburanti è cominciata. Oltre cinquanta distributori hanno già esaurito le scorte, gli aeroporti di Bari e Brindisi sono ufficialmente in una situazione di carenza di carburante e, se il blocco degli approvvigionamenti dovesse proseguire, nei prossimi giorni potrebbe rendersi necessaria anche la fermata della raffineria Eni di Taranto.

La protesta degli operai dell'ex Ilva, che da lunedì presidiano le strade di accesso allo stabilimento petrolifero impedendo la regolare movimentazione delle autocisterne, sta producendo conseguenze che si estendono ben oltre il territorio ionico. A confermarlo è la stessa Eni, che per la prima volta delimita con precisione la portata della crisi: la raffineria tarantina è un nodo strategico per la produzione e l'approvvigionamento di carburanti in ampie aree della Puglia, della Basilicata e della Calabria. Non rifornisce soltanto la rete delle stazioni di servizio Enilive, ma anche distributori di altre compagnie, operatori terzi, aeroporti e servizi essenziali di pubblica utilità, compresi i mezzi di emergenza e soccorso.

Il dato più allarmante riguarda proprio la rete distributiva. «A oggi, Enilive ha già dichiarato il fuel shortage negli aeroporti di Bari e Brindisi, e oltre 50 dei circa 300 punti

vendita hanno esaurito il carburante», precisa la società. Significa che più di un distributore su sei, nell'ambito della rete indicata da Eni, è già rimasto senza prodotto.

Una situazione che rischia di aggravarsi con il trascorrere delle ore, se non verranno ripristinate le normali condizioni di rifornimento. Aeroporti di Puglia aveva già segnalato le possibili criticità nell'approvvigionamento di carburante per gli aeromobili negli scali di Bari, Brindisi, Foggia e Grottaglie, emettendo appositi «Notam», gli avvisi destinati alle compagnie aeree e agli operatori aeronautici, con validità fino alle 12 di oggi. La comunicazione di Enilive conferma che almeno nei due maggiori aeroporti pugliesi la carenza non è più soltanto un'eventualità.

L'allarme investe anche il trasporto pubblico. A Taranto «Kyma Mobilità» ha annunciato il dimezzamento delle corse ordinarie degli autobus, garantendo solo i collegamenti scolastici (dalle 6 alle 9 e dalle 12 alle 15), proprio a causa delle difficoltà di approvvigionamento del gasolio.

Ma è la prospettiva di una possibile fermata della raffineria a introdurre un ulteriore elemento di preoccupazione. Eni precisa che lo stabilimento è attualmente in regolare esercizio e opera in piena



sicurezza. Tuttavia, se il blocco dovesse impedire l'arrivo dei gas tecnici e dei prodotti chimici di consumo necessari al funzionamento degli impianti, potrebbero manifestarsi criticità operative nei prossimi giorni. «In tal caso gli stessi andranno gestiti programmandone la fermata», avverte la società.

Non si tratta dunque, allo stato attuale, di un impianto già fermo, ma di un rischio concreto che dipenderà dalla durata delle interruzioni negli approvvigionamenti.

La raffineria di Taranto ha una capacità di lavorazione di circa 104mila barili di petrolio al giorno e rappresenta uno dei principali poli logistici petroliferi del Mezzogiorno, con circa cinque milioni di tonnellate di prodotti immessi annualmente sul mercato. La sua attività comprende la produzione di benzine, gasolio, carburante per aerei e altri derivati destinati alla distribuzione terrestre e marittima.

Il blocco dei varchi, quindi, non incide soltanto sull'uscita delle autocisterne cariche di carburante, ma potrebbe progressivamente compromettere anche l'ingresso dei materiali indispensabili alla continuità produttiva.

Tutto questo mentre la vertenza dell'ex Ilva continua a inasprirsi. Fim, Fiom e Uilm hanno proclamato ulteriori 48 ore di sciopero in tutti gli stabilimenti del gruppo, dopo aver giudicato insufficienti le risposte del Governo sul futuro industriale e occupazionale.

A Taranto proseguono i presidi sulle principali arterie stradali, con i lavoratori che chiedono garanzie per il reddito, la salvaguardia dell'occupazione e un progetto credibile per la riconversione della siderurgia. Una mobilitazione nata dalla fermata dell'area a caldo e dall'incertezza sul destino di migliaia di famiglie che adesso sta investendo un'altra infrastruttura industriale strategica.

Il risultato è che la crisi dell'acciaio comincia a farsi sentire anche alla pompa di benzina, nei depositi dei trasporti pubblici e sulle piste degli aeroporti. E il rischio, se il blocco dovesse continuare, è che l'emergenza superi rapidamente i confini della Puglia.



**TUTTO
ESAURITO**
**Scorte di
carburante a
rischio per il
presidio dei
lavoratori ex
Ilva che ha
bloccato gli
ingressi Eni**

FORMAZIONE

Direttori finanziari tra innovazione e digitale Il nuovo corso di Uniba Con Bankitalia e Confindustria Bari-Bat

BARBARA MINAFRA

● **BARI.** I futuri Chief Financial Officer, i direttori d'amministrazione, finanza e controllo, si formeranno all'Università di Bari con il nuovo corso executive promosso in collaborazione con Confindustria Bari Bat e la sede di Bari della Banca d'Italia. «Formare Cfo e manager sempre più preparati sui temi della sostenibilità, della digitalizzazione, della finanza d'impresa e dell'intelligenza artificiale significa investire nella competitività del nostro tessuto economico e contribuire alla crescita di una classe dirigente capace di affrontare con visione e responsabilità le sfide del futuro».

L'Università di Bari, ha detto il rettore Roberto Bellotti - mettendo subito in pratica il manifesto della «Università connessa: talenti, territori, sviluppo» lanciato venerdì con l'inaugurazione dell'anno accademico - «conferma la vocazione al dialogo con il sistema produttivo e l'impegno nel mettere conoscenza, competenze e ricerca al servizio dello sviluppo del territorio. La collaborazione con Confindustria Bari Bat e con la Banca d'Italia rappresenta un valore aggiunto, perché consente di coniugare il rigore scientifico con le esigenze concrete delle imprese».

Destinato a imprenditori e professionisti da cui dipendono le decisioni strategiche e finanziarie d'impresa, il corso punterà a rafforzare il capitale manageriale pugliese e a formare professionisti in grado di guidare le imprese nelle sfide dello sviluppo, dell'innovazione e della trasformazione digitale. Il Cfo, finora solo responsabile della gestione amministrativa e contabile, sta diventando una figura chiave nei processi di pianificazione strategica, innovazione, sostenibilità e creazione di valore. Di qui la necessità di un approccio interdisciplinare su temi

che includono pianificazione economico-finanziaria, controllo strategico, gestione della liquidità e delle fonti di finanziamento, valutazione degli investimenti e risk management. Con la direzione scientifica affidata ai professori Vito Peragine, Francesco Campobasso e Pierfelice Rosato, il corso in modalità executive training darà spazio ai temi della sostenibilità e dei criteri Esg, della compliance normativa, della business intelligence, della digitalizzazione dei processi amministrativi e all'applicazione dell'intelligenza artificiale a supporto dei processi decisionali.

Le lezioni, 40 ore articolate in 10 moduli da 4 ore, si terranno nel Centro di Eccellenza di Ateneo per l'Innovazione e la Creatività e nelle sedi di Confindustria e della Banca d'Italia. «Confindustria Bari e Bat - ha detto il presidente Mario Aprile - ha voluto questo corso per Cfo per elevare la cultura e le competenze finanziarie delle imprese. In uno scenario geopolitico complesso e caratterizzato da continui conflitti, le ripercussioni sugli equilibri economici e finanziari delle imprese sono continue e profonde. Per affrontare queste sfide serve nuova consapevolezza: il territorio ha bisogno di imprenditori e Cfo con solide competenze finanziarie, una spiccata visione manageriale e capaci di governare processi di crescita. M&A, acquisizioni, venture Capital, private debt sono alcuni dei driver su cui creare competenze. È con questo obiettivo che abbiamo chiesto supporto all'Università di Bari, ateneo di elevata reputazione e grande tradizione che riteniamo possa esser il partner fondamentale per formare i nostri imprenditori e Cfo».



R. Bellotti e M. Aprile



COESIONE

DIRITTI SOCIALI E MERCATO UNICO

IL RUOLO DELLE REGIONI

Preoccupano le ipotesi di accentramento dei fondi comunitari. Gli enti territoriali devono restare protagonisti delle scelte strategiche

Decaro: più risorse Ue per la competitività

Da Bruxelles l'appello a sostenere imprese, lavoro e aree più fragili

FABIANA PACELLA

● **BRUXELLES.** Competitività delle imprese, transizione ecologica e digitale, coesione territoriale e diritti sociali. Il futuro del mercato unico europeo passa dalla capacità di tenere insieme queste sfide, evitando che i cambiamenti economici e produttivi si traducano in nuove disuguaglianze tra territori e cittadini. È il filo conduttore del confronto cui hanno preso parte, ieri a Bruxelles, il presidente della Regione Puglia Antonio Decaro e l'europarlamentare Georgia Tramacere. Collegato in video anche Gianni Letta, che ha portato il suo contributo al dibattito sul futuro dell'Europa in termini di mercato unico.

Per Decaro, la priorità è anticipare le trasformazioni in corso e sostenere la competitività del sistema produttivo europeo, per non lasciare indietro il Mezzogiorno quindi anche la Puglia e le periferie.

«Dobbiamo anticipare i tempi della transizione ecologica e della transizione digitale per rendere più competitive le nostre aziende», ha sottolineato. «Perché, se non anticipiamo i cambiamenti, come è accaduto in altri settori, non saremo più competitivi nella produzione. Rischiamo di diventare una somma di Paesi che si occuperanno solo di servizi e non più di produzione».

Le transizioni, ormai avviate a livello globale, devono essere accompagnate con investimenti adeguati. «Se non investiamo e non mettiamo risorse, le due transizioni rischiano di scaricarsi sulle aziende più piccole e sui lavoratori, che non ne hanno nessuna colpa», ha osservato il presidente pugliese. La sfida è sostenere l'innovazione e la capacità produttiva delle imprese, evitando che i costi del cambiamento finiscano per gravare sulle realtà più fragili. Al centro del confronto c'è anche il futuro dei finanziamenti comunitari e della politica di coesione. Decaro ha espresso preoccupazione per l'eventualità che le risorse destinate ai territori vengano accentrate in un unico fondo, riducendo il ruolo delle Regioni, dei Comuni e degli enti locali nella programmazione degli investimenti.

«Rischiamo che si perdano quei valori che hanno portato a fondare l'Europa, che sono i valori che tendono poi a ridurre i divari», e circa le risorse europee per lo sviluppo dell'Italia e, in particolare, del Mezzogiorno, «se non ci fosse stata l'idea di Eu-

ropa, quelle risorse non sarebbero arrivate». Un percorso sostenuto anche dal ricorso al debito comune europeo e dagli strumenti messi in campo per affrontare le difficoltà economiche, tra cui il Pnrr.

La riflessione dell'europarlamentare Georgia Tramacere ha ampliato il dibattito alla dimensione sociale del mercato unico, richiamando l'attenzione sul diritto dei cittadini a costruire il proprio futuro senza essere costretti ad abbandonare i territori di origine.

«La libera circolazione e l'integrazione economica rappresentano strumenti essenziali, ma devono accompagnarsi a condizioni che consentano ai cittadini di esercitare concretamente le proprie libertà. La possibilità di spostarsi non dovrebbe trasformarsi nell'obbligo di lasciare il proprio territorio per trovare una casa accessibile o un lavoro dignitoso», ha evidenziato. «La sfida è tenere insieme competitività, diritti sociali e sviluppo territoriale, affinché le opportunità offerte dall'integrazione europea non restino appannaggio di chi dispone già di maggiori risorse», ha aggiunto l'europarlamentare. Anche la questione abitativa, in questa prospettiva, supera i confini del mercato immobiliare e investe il lavoro, le disuguaglianze, la mobilità e il futuro delle comunità. «Un'Europa davvero capace di garantire opportunità ai propri cittadini deve consentire loro non soltanto di partire, ma anche di scegliere liberamente dove vivere, lavorare e costruire il proprio futuro».

Al centro, una questione decisiva per il futuro del mercato unico: la necessità di coniugare crescita economica, innovazione e coesione. Un'Europa competitiva non può prescindere dalla capacità di accompagnare imprese e lavoratori nelle trasformazioni, sostenere i territori più fragili e garantire ai cittadini opportunità reali, senza lasciare indietro nessuna comunità.





BRUXELLES Confronto tra Antonio Decaro e Georgia Tramacere

Difesa e cybersicurezza: il piano per le grandi crisi

L'audizione. Il dg dell'Acn Andrea Quacivi ascoltato in Senato sul Ddl per il rafforzamento della sicurezza nazionale. Sul caso francese: «Quel prodotto in Italia non è presente»

Ivan Cimmarusti

ROMA

Ministero della Difesa e Agenzia per la cybersicurezza nazionale avranno un «meccanismo di coordinamento rafforzato» sulla protezione informatica del Paese. Allo studio c'è il «Piano di gestione delle crisi di cybersicurezza su vasta scala»: serve a fissare chi guida e chi supporta in caso di attacchi informatici alle strutture strategiche dello Stato.

A dirlo è Andrea Quacivi, direttore generale dell'Acn, nella sua prima uscita istituzionale davanti alle Commissioni Difesa e Affari esteri del Senato. Il palcoscenico non è casuale. Lì è all'esame il disegno di legge per il rafforzamento e l'adeguamento delle capacità di difesa e sicurezza nazionale, che incassa il via libera di Quacivi: un testo che porta la firma del ministro della Difesa Guido Crosetto, ma passato per la mediazione strategica del sottosegretario alla presidenza del Consiglio e Autorità delegata alla Sicurezza della Repubblica, Alfredo Mantovano.

La posta è lo spazio cibernetico di interesse nazionale. Un terreno caldo, anche dopo l'attacco hacker in Francia che ha colpito i sistemi informatici di circa 700 supermercati, provocando gravi malfunzionamenti come i freezer portati a 50 gradi centigradi (si veda il pezzo a destra). «Stiamo seguendo l'evento molto attentamente», ha detto Quacivi, «e stiamo avendo ovviamente degli scambi di comunicazione con i nostri colleghi francesi sin da ieri. Loro sono usciti questa notte con un bollettino, noi abbiamo replicato con un bollettino. Fortunatamente quel prodotto francese in Italia non era presente, però potrebbero essercene altri. Come si evitano queste cose? L'unico messaggio che noi possiamo dare alla Pubblica amministrazione, alle imprese, è di mantenere sempre aggiornatissime tutte le versioni software che costituiscono le loro piattaforme informatiche».

Il presidio ha due volti e due logiche: il fronte civile dell'Acn per «la resilienza del Paese», quello militare del Dicastero per «la difesa dello Stato». Quacivi non gira intorno al punto, davanti a una commissione presieduta dal forzista Maurizio Gasparri: «si sta lavorando, d'intesa con la Difesa, alla definizione del Piano di gestione delle crisi di cyber-



L'audizione. Andrea Quacivi, direttore generale dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale, nella sua prima uscita istituzionale davanti alle Commissioni Difesa e Affari esteri del Senato (a destra il presidente Maurizio Gasparri)

anche attraverso la pianificazione e la condotta di operazioni cibernetiche difensive in Patria e all'estero», ferme restando le attribuzioni del presidente del Consiglio dei ministri e di tutte le altre componenti dell'architettura nazionale cyber, compresa l'Acn».

L'audizione è servita anche a mettere in fila i numeri dell'Acn. E i numeri corrono. Nei primi nove mesi del 2026 gli eventi cyber rilevati sono stati 3.271: nell'intero 2025 erano stati 2.729. Ma il dato che pesa è un altro. Di quei 3.271 eventi, 1.922 sono stati classificati come incidenti, cioè attacchi con impatto confermato. In tutto il 2025 erano stati 615.

Poi c'è il fronte Nis 2, la direttiva europea che obbliga i soggetti «essenziali e importanti» – cioè Pubbliche amministrazioni, imprese e società strategiche – a notificare gli incidenti all'Autorità. Le comunicazioni hanno superato quota 1.500 nei primi nove mesi. Il Csirt (Computer security incident response team) Italia, intanto, la struttura dell'Agenzia che intercetta le minacce e avvisa i bersagli, ha spedito quasi 72mila alert.

Il perimetro cyber, dunque, è destinato ad allargarsi. E non di poco. La guerra ibrida ha nomi precisi: Russia, Cina, Corea del Nord e Iran, gli «attori statuali» delle relazioni di intelligence. Contro avversari così, la protezione del Paese deve salire di livello.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

Sicurezza

La sicurezza cibernetica è una sfida globale, che richiede un impegno condiviso per affrontare le minacce sempre più sofisticate che caratterizzano il panorama digitale. Il direttore dell'Acn Andrea Quacivi ha spiegato che l'Agenzia proprio per tale ragione, svolge

un'intensa cooperazione internazionale sia a livello Ue, sia a con la Nato, l'Onu e con omologhe Agenzie. Rilevante è il contributo al Gruppo di lavoro G7 sulla cybersicurezza, istituito nel 2024 durante la Presidenza italiana su impulso proprio dell'Acn, sebbene fosse l'ultima nata tra le Agenzie G7.

sicurezza su vasta scala che individua un meccanismo di coordinamento rafforzato».

Il tema era affiorato il primo ottobre scorso, quando il capo di Stato maggiore della Difesa Luciano Portolano, in audizione, aveva parlato di «forte integrazione e collaborazione con Acn». Un principio. Quacivi mette sul tavolo il dettaglio. E spiega perché nel cyber le vecchie mappe non funzionano: «dovendo definire ruoli e funzioni delle due Autorità nazionali (Acn e Difesa, ndr) per la gestione delle crisi cibernetiche su vasta scala, si sta ragionando su un sistema basato su “supporto” e “responsabilità primaria”, in considerazione proprio del fatto che nel dominio digitale non è possibile procedere a una ripartizione di competenze rispetto alle minacce in modo analogo a quanto praticabile nel mondo fisico», con le «funzioni di coordinatore in capo all’Acn».

Una saldatura tra le «due Autorità», sottolinea Quacivi, che è resa ancora più evidente nel comma del Ddl «in cui si attribuisce al capo di Stato maggiore della Difesa il compito di garantire “anche in tempo di pace, coerentemente con le attribuzioni dello strumento militare, la tutela dello spazio cibernetico di interesse nazionale per la difesa e la sicurezza militare dello Stato (...)».

Via al nuovo Codice stradale: stretta Rc auto e Tir a 70 anni

Trasporti. Via libera del Consiglio dei ministri alle nuove regole per la circolazione: giro di vite sui veicoli non assicurati, per l'eccesso di velocità le multe parametrizzate allo sfioramento dei limiti

**Riccardo Ferrazza
Flavia Landolfi**

ROMA

Stangata su chi circola senza assicurazione obbligatoria. Multe per eccesso di velocità proporzionate allo sfioramento del limite. Possibilità di svolgere il trasporto professionale fino a 70 anni. Via libera alla guida autonoma. Sono alcune delle novità contenute nel decreto legislativo (294 articoli) che modifica il Codice della strada: voluto dal ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini, è stato approvato in Consiglio dei ministri. Il testo passa al Parlamento per un parere non vincolante con entrata in vigore prevista per il 1° gennaio 2028.

Secondo il Mit, il nuovo Codice della strada prevede «una generale diminuzione delle multe» e, al tempo stesso, un deciso contrasto, «voluto dal ministro Salvini», ai comportamenti che mettono maggiormente a repentaglio la sicurezza di tutti gli utenti della strada. Il ministero spiega che la razionalizzazione delle sanzioni, oltre alla sospensione dell'adeguamento automatico biennale all'inflazione, vede un «arrotondamento al ribasso» degli importi rispetto alla legislazione vigente: i

minimi edittali più comuni di 26 e 42 euro scendono rispettivamente a 25 e 40 euro, mentre le sanzioni di 83 e 87 euro vengono ridotte a 80 euro.

Per chi non ha l'Rc auto viene disposto il «divieto di circolazione a tempo indeterminato» (articolo 14 del dlgs). Dopo controlli sulle banche dati della Motorizzazione, il proprietario viene invitato a documentare eventuali cause di esenzione o a provvedere alla copertura. Alla scadenza del termine, segue il divieto di marcia a tempo indeterminato. «Il vantaggio della procedura - spiega la relazione illustrativa al provvedimento - è che, in caso del primo controllo su strada di un veicolo sottoposto a divieto di marcia, scatta direttamente la procedura esecutiva del sequestro da parte dell'ente accertatore». Le sanzioni per le violazioni commesse con un veicolo non assicurato sono «in linea generale» raddoppiate e la decurtazione dei punti passa da cinque a sette.

Per i controlli sulla velocità cambia il criterio di calcolo: la multa sarà ancorata agli «effettivi chilometri di sfioramento», per risultare «direttamente proporzionata alla "gravità" della violazione» spiega ancora la relazione. Per l'autostrada si tratta di dieci euro per ogni chilometro orario oltre il limite (un superamento di 11

chilometri comporta 110 euro di sanzione, uno di 40 ne comporta 400). Nei contesti urbani con limiti di 50 o 30 chilometri orari il calcolo parte da cinque euro (con un limite di 50, 55 euro per chi procede a 61 e 200 per chi viaggia a 90).

Quanto alla micromobilità, per i cosiddetti cicli a propulsione (ad esempio le bici utilizzate dai rider), scatterà l'obbligo di casco e contrassegno. Per i monopattini elettrici, invece, sarà introdotto il divieto di circolazione quando costituiscono un intralcio o un pericolo per i pedoni.

E ancora: non ci sarà più l'obbligo di portare con sé i documenti cartacei di guida e di circolazione, che potranno

non essere verificati telematicamente dagli organi di polizia. Novità anche sul fronte delle notifiche dei verbali di contestazione: con il nuovo testo, i Comuni avranno 45 giorni, anziché 90, per notificare il verbale quando l'accertamento avviene da remoto e senza contestazione immediata, spiega il ministero.

Debutta la guida autonoma che entra nella definizione stessa di veicolo e dunque «si elimina il riferimento al fatto che il veicolo debba necessariamente essere condotto da un conducente». Per i motociclisti arrivano protezioni obbligatorie per schiena e mani in autostrada. In caso di sinistri o rallentamenti è consentito utilizzare la corsia d'emergenza, garantendo il passaggio dei mezzi di polizia e soccorso. Sul procedimento sanzionatorio, il termine di notifica scende da 90 a 45 giorni per le violazioni accertate da remoto. Capitolo patenti: il rinnovo decennale delle patenti del gruppo 1, compresa la B, varrà «fino a 65 anni, anziché fino a 50 anni». Per il trasporto professionale di merci e passeggeri il limite anagrafico sale da 68 a 70 anni. Una misura pensata per ovviare alla mancanza di autisti professionali che stia già facendo discutere.



MATTEO SALVINI
Vicepremier
e ministro
delle Infrastrutture
e dei trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Sull'IA un Piano e una Zes per favorire gli investimenti»

L'intervista

Maria Anghileri

Presidente dei Giovani di Confindustria

Nicoletta Picchio

«L'intelligenza artificiale è la più grande rivoluzione dell'età contemporanea. Ha riflessi sul lavoro, sulle aziende, sulla società, può far fare un salto di qualità molto rapido alle nostre imprese, specialmente le piccole. È una sfida che l'Italia deve vincere».

Maria Anghileri, presidente dei Giovani Imprenditori di Confindustria, riprende un dato citato dal governatore della Banca d'Italia: con un'adozione rapida e diffusa dell'intelligenza artificiale la produttività del lavoro potrebbe aumentare di oltre un punto percentuale all'anno. «Una percentuale determinante per un Paese come l'Italia che deve tornare a crescere». L'IA sarà al centro del convegno di Capri che si apre venerdì: «Strategia. Il futuro è un'impresa umana». «Questa tecnologia può modificare le nostre capacità, ma resta una scelta umana come usarle. Non si tratta di scegliere tra uomo e macchina, è più importante decidere cosa vogliamo affidarle, unendo intelligenza artificiale e intelligenza imprenditoriale».

Il nostro Paese è indietro nella digitalizzazione e quindi nell'applicazione dell'intelligenza artificiale. Come possiamo rapidamente recuperare terreno? La realtà italiana è che le piccole imprese fanno fatica ad applicare l'IA per motivi di costo e formazione. L'Italia si è dotata di una Strategia per l'Intelligenza artificiale che ora va implementata con azioni concrete e mirate. La nostra proposta è un "AI Adoption Act", un piano d'azione che metta a sistema il mondo della ricerca, gli incentivi e le infrastrutture da attuare con una cabina di regia che coordini gli interventi per l'adozione e lo sviluppo dell'IA in Italia. Occorre

creare un ecosistema per supportare le imprese che adottano l'intelligenza artificiale, lo vediamo nel road show che stiamo facendo come Giovani Imprenditori insieme ad Alberto Tripi, special advisor di Confindustria per l'IA. Esistono molti casi di eccellenza, manca il coordinamento.

È solo un problema di costi? No, servono prima di tutto le competenze, e quindi occorre investire su scuole, università e formazione continua dei lavoratori. E poi lavorare sui processi aziendali e investire nella digitalizzazione. Spesso le piccole imprese non hanno risorse sufficienti per una adozione profonda dell'IA che porti a una vera trasformazione aziendale. È un percorso molto complicato, ma necessario.

Come attivare gli investimenti che servono?

La nostra proposta, che lanceremo a Capri, è la creazione di Zes-IA per convogliare investimenti pubblici e privati nell'intelligenza artificiale, anche attraverso l'uso di strumenti finanziari specifici per start up e imprese innovative. Investimenti da realizzare attraverso un canale semplificato riprendendo il modello della Zes unica che ha funzionato bene al Sud.

Dai territori quale realtà emerge?

Sono state individuate varie aree di applicazione tra cui manifattura, mobilità sostenibile, life science. Confindustria ha realizzato un'analisi dei casi virtuosi di applicazione dell'intelligenza artificiale e sono già stati mappati più di 200 casi sul territorio. È estremamente importante diffondere le best practice, far capire agli imprenditori cosa è già stato realizzato e con quali risultati. È emerso che finora le aziende utilizzano l'intelligenza artificiale soprattutto per l'efficientamento dei magazzini e per la manutenzione predittiva. Tutto ciò ha un impatto sulla produttività.

L'Italia quindi può cogliere questa rivoluzione?

Absolutamente, e la grande sfida è la Physical IA dove l'Italia può avere un ruolo da protagonista. Non dobbiamo inseguire gli Stati Uniti nella produzione dei grandi modelli ma costruire e applicare intelligenza



Al vertice.
Maria Anghileri
presidente
dei Giovani
Imprenditori
di Confindustria

artificiale nei settori in cui siamo già un'eccellenza manifatturiera e che esportiamo nel mondo: pensiamo alla meccanica, alla mecatronica, al pharma. Se rendiamo questi prodotti ancora più intelligenti possiamo aumentarne il valore aggiunto.

Il governo sta preparando la legge di bilancio: alcune misure vanno già inserite nella manovra?

L'energia è il primo tema, cruciale, anche per sostenere lo sviluppo dell'IA che è energivora per definizione. Basta vedere il consumo dei data center. Quindi aumentare la produzione di energia

e renderne competitivo il costo sono, allo stesso tempo, un fattore di capacità industriale che di sviluppo tecnologico. E poi, guardando ai più giovani, speriamo che la nostra proposta di una Borsa per l'imprenditorialità possa essere varata presto: esiste già in altri paesi europei, come la Germania. Un ragazzo che si mette in proprio inizialmente non ha reddito, dovrebbe poter contare su questa Borsa fino a 12 mesi.

I giovani se ne vanno: è un modo di trattenerli?

Bisogna agire anche sui salari. L'unico modo per trattenere i giovani è un salario competitivo. La nostra generazione di imprenditori è particolarmente sensibile al tema e stiamo facendo ogni sforzo possibile per arrivarci. Ci sono poi diverse proposte che vanno nella direzione di far recuperare ai giovani potere d'acquisto, la nostra è un Irpef agevolata per gli under 35: un'esenzione decrescente nei primi cinque anni dal primo impiego, fino a 50 mila euro di reddito, dal 100% nel primo anno al 20% nel quinto. Può significare fino a mille euro in più al mese nel primo anno di lavoro. È una misura che ha bisogno di coperture, ma la riteniamo un investimento sul futuro. I giovani sono l'investimento migliore se vogliamo dare un futuro al nostro Paese.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PRIORITÀ
Un piano d'azione
che metta a sistema
il mondo della ricerca,
gli incentivi
e le infrastrutture

LA PROPOSTA
Creare una Zes-IA
per convogliare
investimenti pubblici
e privati nell'intelligenza
artificiale

A Capri il 16 e il 17 il Convegno dei Giovani

Competitività Paese

Tra gli ospiti imprenditori, manager e ministri. Chiude i lavori il presidente Orsini

L'intelligenza artificiale, le strategie e gli investimenti al centro del 41° Convegno dei Giovani Imprenditori di Confindustria che si svolgerà venerdì 16 e sabato 17 ottobre a Capri, presso il Grand Hotel Quisisana. Apertura dei lavori, venerdì alle ore 15.00, la Presidente Maria Anghileri esporrà le tesi dei Giovani Imprenditori (si veda articolo in pagina).

Tra gli ospiti attesi, Paolo Zangrillo, ministro per la Pubblica Am-

ministrazione, Gilberto Pichetto Fratin, ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, Adolfo Urso, ministro delle Imprese e del Made in Italy, Antonio Tajani, Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (Tbc), Roberto Fico, Presidente della Regione Campania, Roberto Occhiuto, Presidente della Regione Calabria, e il sindaco Napoli, Gaetano Manfredi. Numerosi anche gli interventi dei protagonisti del sistema produttivo e top manager del mondo imprenditoriale. Sabato previsto l'intervento conclusivo del Presidente di Confindustria, Emanuele Orsini. Sullo sfondo dei lavori le sfide aperte dall'intelligenza artificiale: i confini che si ampliano, l'impatto sui processi sulla conoscenza, sul mondo del lavoro.

La necessità di dare una strate-



All'Hotel Quisisana. L'Assise dei Giovani imprenditori di Confindustria

gia una direzione alla trasformazione mentre il mondo cambia velocemente e le coordinate diventano instabili. L'intelligenza artificiale può infatti moltiplicare le capacità, ma restano umane l'ambizione con cui decidiamo di usarle, la responsabilità delle scelte, il coraggio di investire, la capacità di immaginare ciò che ancora non esiste. Per l'Europa significa costruire autonomia strategica senza rinunciare alla propria forza industriale; per

l'Italia significa scegliere dove essere protagonisti. Per farlo servono imprese capaci di cambiare, capitale per crescere, infrastrutture, ricerca, competenze, e servono i giovani. La sfida dell'intelligenza artificiale - ribadiranno i Giovani di Confindustria - non è scegliere tra uomo e tecnologia, perché più aumenta ciò che una macchina può fare, più importante diventa decidere ciò che vogliamo affidarle. È qui che intelligenza artificiale e intelligenza imprenditoriale si incontrano: non per sostituire l'uomo, ma per ampliarne le possibilità, per rendere la scelta più consapevole, per costruire un futuro che non è già scritto. La tecnologia allarga il campo del possibile, ma resta cruciale decidere quale direzione prendere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA