



Rassegna Stampa 7-8-9 marzo 2026

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

IL PROGETTO SIMBOLO
È LA LINEA AV/AC BARI-NAPOLI

La Puglia sui binari del futuro RFI ridisegna la rete ferroviaria

MARISTELLA MASSARI



ACCANTO ALLA GRANDE DORSALE FERROVIARIA IL PIANO PUNTA SU NODI URBANI, PORTI E AEROPORTI: DAL POTENZIAMENTO DEL NODO DEL CAPOLUOGO AI COLLEGAMENTI CON TARANTO E BRINDISI, FINO AGLI INTERVENTI SULLE STAZIONI. L'OBIETTIVO È TRASFORMARE LA REGIONE IN UNA PIATTAFORMA INTERMODALE STRATEGICA NEL MEDITERRANEO

C'è una cifra che aiuta a capire la portata della trasformazione in corso nella rete ferroviaria pugliese: 6,6 miliardi di euro. È il valore del piano di investimenti che Rete Ferroviaria Italiana sta realizzando nella regione, una delle programmazioni infrastrutturali più consistenti degli ultimi decenni. Non si tratta soltanto di cantieri ferroviari. È, più in profondità, un ridisegno della geografia economica del Mezzogiorno che passa dalla capacità della Puglia di connettersi più velocemente al resto del Paese e di rafforzare il proprio ruolo logistico nel Mediterraneo.

Il progetto simbolo di questa stagione è la nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità tra Bari e Napoli. Un'infrastruttura strategica da circa 6,7 miliardi di euro, sostenuta anche con risorse del PNRR, che rappresenta il vero ponte ferroviario tra Adriatico e Tirreno. L'obiettivo è chiaro: ridurre drasticamente i tempi di percorrenza e aumentare la capacità della linea. A regime, Bari e Napoli saranno collegate in circa due ore e il viaggio tra Bari e Roma potrà scendere intorno alle tre. Ancora più significativo è il salto di capacità: dai quattro treni l'ora attuali si potrà arrivare fino a dieci convogli per senso di marcia, con benefici non solo per l'alta velocità ma anche per il traffico regionale e merci. Nei lotti che ricadono direttamente in territorio pugliese – tra Bovino, Cervaro e Orsara

– l'investimento supera gli 840 milioni di euro.

Accanto alla grande dorsale AV, il piano interviene su alcuni snodi cruciali della rete regionale, a partire da Bari. Il capoluogo è al centro di un programma articolato di modernizzazione ferroviaria che riguarda sia il nodo cittadino sia la variante Bari Sud tra Bari Centrale e Torre a Mare. Qui l'obiettivo è costruire un sistema di mobilità integrato tra le diverse infrastrutture ferroviarie (dalla rete nazionale alle linee delle Ferrovie del Sud Est) con nuove fermate urbane come Bari Campus e Triggiano e con la stazione Executive destinata a diventare punto di diramazione del sistema. L'investimento per questa sola opera sfiora i 460 milioni di euro e si inserisce nel più ampio potenziamento del nodo ferroviario barese, pensato per migliorare la regolarità del traffico e integrare meglio aeroporto, linee regionali e collegamenti nazionali.

Il rafforzamento della rete non riguarda solo il capoluogo. A nord della regione, il completamento del raddoppio della linea Termoli-Lesina contribuirà a rendere più efficiente l'intera direttrice adriatica tra Pescara e Bari. Con un investimento di circa 700 milioni di euro, la capacità della linea potrà passare da quattro a dieci treni l'ora per la lunga percorrenza, aumentando al tempo stesso le possibilità di sviluppo del traffico merci lungo la dorsale adriatica.

Parallelamente, si consolidano le connessioni tra ferrovia e piattaforme logistiche. È il caso del porto di Taranto, dove sono in corso interventi per il collegamento diretto con la rete ferroviaria nazionale e con il Molo Polisettoriale. L'obiettivo è potenziare l'intermodalità e consentire la movimentazione di treni merci fino a 750 metri, rafforzando il ruolo dello scalo ionico nella catena logistica mediterranea. In città è prevista anche la realizzazione della nuova stazione Taranto Nasisi, pensata per facilitare l'interscambio tra ferro e trasporto su gomma.

La logica dell'intermodalità si ritrova anche in altri progetti strategici. A Brindisi è in programma il nuovo colle-





Tecnici a lavoro sulla tratta Bari-Barletta; sotto, raddoppio Cancellò-Frasso e stazione Bari centrale



gamento ferroviario con l'Aeroporto del Salento, circa sei chilometri di linea che collegheranno direttamente la stazione centrale allo scalo aeroportuale. Sempre nello stesso territorio si inserisce il progetto della stazione Brindisi Intermodale, destinata a diventare un hub logistico per il traffico merci diretto al porto e

alla zona industriale. A completare il quadro ci sono numerosi interventi diffusi sulla rete regionale: dall'elettificazione della linea Barletta-Canosa all'ammodernamento della Foggia-Potenza, fino alla riqualificazione delle stazioni pugliesi. Solo il piano dedicato agli scali ferroviari (con

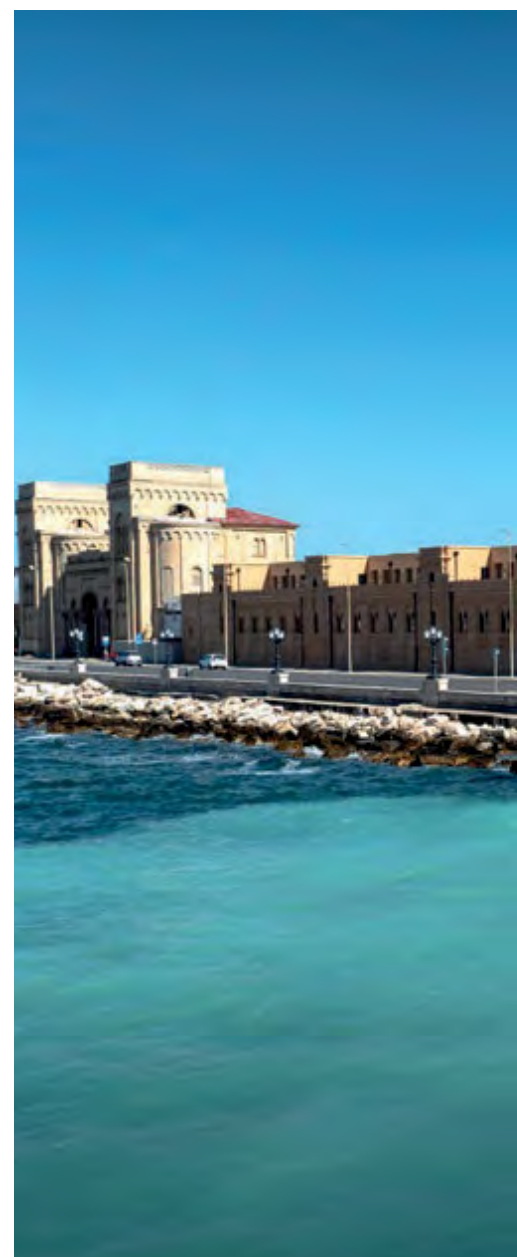
lavori su venti stazioni, tra cui Bari Centrale, Brindisi, Foggia, Lecce e Taranto) vale 237 milioni di euro e punta a migliorare accessibilità, sicurezza e qualità degli spazi pubblici. Se si guarda l'insieme di questi interventi, emerge un disegno preciso: rafforzare la Puglia come piattaforma di

connessione tra il Sud Italia e le grandi direttrici europee. La ferrovia torna così ad essere uno degli strumenti più concreti di politica industriale territoriale. Perché la competitività di una regione non si misura soltanto nella capacità delle sue imprese, ma anche nella velocità con cui persone e merci possono muoversi.

ATTACCHI INFORMATICI ALLE IMPRESE

Cybersecurity infrastruttura della logistica

Con SmartXLab Deloitte rafforza la sicurezza



C'è un dato che dovrebbe far riflettere chi governa un'impresa che movimentata merci, gestisce flotte, coordina magazzini o controlla flussi portuali: in Italia il 57% delle aziende ha subito almeno un attacco informatico negli ultimi due anni. Non parliamo di grandi gruppi lontani, ma di imprese radicate nei territori, spesso a guida familiare, che costituiscono l'ossatura della logistica nazionale. E dunque anche della Puglia.

In una regione che sta ridisegnando il proprio posizionamento nel Mediterraneo – tra porti, retroporti, interporti, aeroporti cargo e piattaforme ferroviarie – la sicurezza informatica non è più un tema tecnico. È un'infrastruttura invisibile che regge quelle visibili: banchine, gru, terminal container, centri di smistamento, hub intermodali. È dentro questo scenario che si colloca la scelta di Deloitte di realizzare a Bari SmartXLab, laboratorio di cybersecurity industriale negli spazi di NextHub, nell'ambito del contratto di programma con la Regione Puglia. Non un'operazione simbolica, ma un investimento strategico che parla

**LA CRESCENTE
DIGITALIZZAZIONE
DI HUB PORTUALI,
MAGAZZINI E
PIATTAFORME
INTERMODALI
AUMENTA I RISCHI
INFORMATICI. LA
PUGLIA INVESTE IN
PROTEZIONE DELLE
RETI E FORMAZIONE**

direttamente al sistema dei trasporti e della logistica.

Oggi la logistica è interconnessione pura. I sistemi che regolano i varchi portuali, le catene di carico, i magazzini automatizzati, le piattaforme di tracking e le flotte intelligenti sono integrati in reti digitali complesse. Un attacco informatico non blocca solo un computer: può fermare una gru, rallentare una catena di distribuzione, alterare i dati di tracciabilità di una spedizione internazionale.

La Puglia ha investito su portualità, retroportualità, corridoi ferroviari e logistica integrata. Ma più cresce il livello di digitalizzazione – IoT nei magazzini, sistemi OT nei terminal, piattaforme cloud per la gestione dei flussi – più aumenta l'esposizione al rischio. SmartXLab nasce proprio per intercettare questa fragilità. Nel laboratorio si costruiscono "digital twin" di ambienti produttivi reali, simulando scenari di attacco avanzati per misurarne gli impatti sul mondo fisico. Non è difficile immaginare l'applicazione al comparto logistico: un sistema di accesso compromesso in un hub merci, un'interruzione nei sistemi di controllo di un impianto energetico che

alimenta un terminal, un attacco ai sistemi di pagamento o agli ATM in aree ad alta movimentazione. Gli scenari già attivi – SmartBuilding e SmartEnergy – mostrano con chiarezza come il cyber possa trasformarsi in blocco operativo. È in sviluppo l'area SmartFactory, con evidenti ricadute anche sugli stabilimenti legati alla supply chain industriale.

All'interno di SmartXLab sono state installate tecnologie per il monitoraggio delle reti industriali e IoT, sistemi di secure remote access, strumenti di protezione degli endpoint e controllo dei dispositivi rimovibili. Strumenti fondamentali per chi gestisce infrastrutture logistiche sempre più automatizzate e connesse. Non è un tema solo difensivo. È un passaggio di competitività. Nei prossimi anni la capacità di dimostrare solidità nella gestione del rischio cyber sarà una condizione di accesso alle grandi filiere internazionali, ai corridoi logistici europei, ai finanziamenti legati alla transizione digitale. La direttiva NIS2 e il Cyber Resilience Act non sono meri adempimenti: sono standard di affidabilità. Per una regione che ambisce a rafforzare il proprio ruolo nei traffici mediterranei, la sicurezza delle reti digitali diventa parte integrante dell'attrattività del territorio. Un porto o un interporto





sicuro è un porto più competitivo.

Il tessuto pugliese è composto in larga parte da Pmi e imprese familiari che operano nella movimentazione merci, nell'autotrasporto, nei servizi portuali, nella logistica agroalimentare e industriale. Realtà concentrate sull'operatività quotidiana, spesso prive di strutture interne dedicate alla cybersecurity. Avere sul territorio un laboratorio dove testare soluzioni,

misurare vulnerabilità, formare competenze significa accorciare la distanza tra rischio e consapevolezza. Significa accompagnare la crescita infrastrutturale con una crescita culturale. La cybersecurity, oggi, è una questione di governance logistica. Non riguarda solo la protezione dei dati, ma la continuità delle rotte, la puntualità delle consegne, la reputazione delle piattaforme. In un sistema dove un ritardo può costare

contratti e un blocco può compromettere intere filiere, la sicurezza digitale diventa parte della catena del valore. La Puglia sceglie di attrezzarsi. Perché innovare hub e corridoi senza proteggerli non è sviluppo: è vulnerabilità. E in un tempo in cui un attacco può fermare merci e servizi in pochi minuti, alzare lo scudo significa difendere non solo le imprese, ma la credibilità logistica di un intero territorio. (ma. mas.)

Ordini a 23,8 miliardi di euro, ricavi a 19,5 miliardi, redditività in aumento e debito quasi dimezzato. I risultati preliminari 2025 di Leonardo S.p.A. certificano un anno che va oltre le previsioni, con tutti i principali indicatori economici in crescita. Gli ordini salgono del 13,5% rispetto al 2024, il portafoglio raggiunge quota 46,6 miliardi, i ricavi crescono del 9,8% e l'EBITA – l'indicatore della redditività operativa – aumenta del 14,9%, portando la redditività operativa al 9%. Migliora in modo significativo anche la posizione finanziaria: l'indebitamento netto scende a 1 miliardo di euro, in calo del 44% rispetto all'anno precedente. Un rafforzamento sostenuto da una forte generazione di cassa e da 3 miliardi di euro investiti in ricerca e sviluppo, il 20% in più rispetto al 2024.

Sono numeri che raccontano la solidità di un grande gruppo industriale in una fase internazionale segnata da tensioni geopolitiche e da una domanda crescente di sicurezza. Ma per la Puglia questi dati non restano confinati nei bilanci consolidati. Hanno un impatto diretto sugli stabilimenti, sull'occupazione e sull'intera filiera aerospaziale regionale. Il settore Elicotteri, che rappresenta uno dei pilastri del gruppo, registra ordini per 6,2 miliardi di euro e ricavi in crescita dell'11,1%, con una redditività al 9%. In Italia la Divisione impiega quasi 7.000 addetti diretti e tra i siti produttivi di riferimento figura Brindisi, dove dal 1934 è attivo uno stabilimento storico che oggi conta circa 535 lavoratori. Qui si producono aerostutture per elicotteri: fusoliere, stabilizzatori, parti in materiale composito e metallico. È un presidio industriale che negli anni ha consolidato competenze tecniche di alto livello e che rappresenta un punto di forza della presenza Leonardo nel Mezzogiorno.

Accanto al comparto elicotteristico, cresce anche l'Aeronautica. Gli ordini aumentano del 55% rispetto al 2024 e i ricavi dell'11,1%. La ripresa della domanda di aerostutture, in particolare per i programmi Boeing e Airbus, segna un cambio di passo dopo la fase critica legata alla pandemia e al rallentamento del traffico aereo civile. È proprio nel segmento Aerostutture che arriva uno dei segnali più attesi per il territorio pugliese: la ripresa delle assunzioni a Grottaglie. Di recente è stato avviato il primo bando per assumere conduttori di macchine a controllo numerico. È la prima tornata di assunzioni dal 2019, prima dello stop imposto dal Covid. Le nuove entrate potrebbero arrivare fino a quaranta unità.

Il sito di Grottaglie si prepara così ad accompagnare l'aumento dei ritmi produttivi legati alle fusoliere del Boeing 787, con una progressiva crescita delle coppie prodotte ogni mese. Dopo anni di incertezza e di riorganizzazioni, il ritorno delle selezioni rappresenta un passaggio non solo industriale ma anche simbolico. Segna l'inizio di una nuova fase di stabilizzazione per un impianto che resta stra-



Leonardo accelera conti in crescita

Si torna ad assumere a Brindisi e Grottaglie



**ORDINI A 23,8 MILIARDI E RICAVI A 19,5
LO SVILUPPO DEL COLOSSO DELLA DIFESA
SI RIFLETTE ANCHE SUL TERRITORIO:
AUMENTANO I RITMI PRODUTTIVI
DELLE AEROSTUTTURE E RIPARTE
IL RECLUTAMENTO DOPO ANNI DI STOP**

tegico nel panorama nazionale. Il rafforzamento complessivo del gruppo si riflette anche nei dati occupazionali generali: nel 2025 Leonardo ha incrementato l'organico di oltre 2.200 persone rispetto al 2024, con più di 6.600 nuove assunzioni nel corso dell'anno. Una crescita che ha interessato in modo significativo l'Italia e che rafforza il patrimonio di competenze tecniche e scientifiche. Per la Puglia questo significa prospettive concrete. Gli stabilimenti di Brindisi e Grottaglie non sono solo unità produttive isolate, ma nodi di una filiera che coinvolge fornitori, piccole e medie imprese, servizi specializzati e collaborazioni con università e centri di ricerca. Ogni incremento di ordini e di volumi produttivi si traduce in lavoro lungo tutta la catena del valore. La solidità finanziaria raggiunta dal gruppo, insieme alla crescita degli investimenti in innovazione e alla riduzione del debito, rafforza la capacità di programmare nel medio periodo. E in territori come la Puglia, dove l'industria aerospaziale rappresenta uno dei comparti a più alto contenuto tecnologico, la continuità industriale è un fattore decisivo. Il 2025 racconta dunque una doppia dinamica: conti in miglioramento e ritorno alle assunzioni nei siti produttivi. Per la Puglia significa consolidamento industriale, nuova occupazione qualificata e maggiore integrazione nella strategia nazionale dell'aerospazio e della difesa. E quando un grande gruppo cresce e torna a investire sulle persone, il segnale non è solo finanziario. È un segnale di futuro. (ma. mas.)

ITS ACADEMY MOBILITÀ, ECCELLENZA FORMATIVA TRA INNOVAZIONE E VOCAZIONE INTERNAZIONALE

Con una storia iniziata nel 2015, l'Istituto con sedi in tutta la Puglia, ha saputo raccogliere e vincere la sfida del cambiamento

In un mercato del lavoro in continua evoluzione, dove la transizione ecologica e la digitalizzazione dettano le regole della competitività, ITS Academy Mobilità si conferma come importante e autorevole ponte tra il mondo dell'istruzione e quello delle imprese. Con una storia iniziata nel 2015, l'Istituto con sedi in tutta la Puglia, ha saputo raccogliere la sfida del cambiamento, trasformandosi in un vero e proprio ecosistema di innovazione che oggi vanta oltre 2100 corsisti formati e una rete di quasi 2000 aziende partner. Un'eccellenza della formazione terziaria professionalizzante, specializzata nei settori della Logistica, dei Trasporti, della Mobilità sostenibile,

comparti strategici e attraversati da profondi cambiamenti tecnologici e di sistema. Una condizione che rende ancora più urgente la richiesta di tecnici altamente qualificati e specializzati che proviene dalle imprese.

Modello Vincente - Il dato più significativo che descrive l'efficacia di questo percorso è l'indice di occupabilità: quasi nove studenti su dieci, a soli dodici mesi dal diploma, ottengono un'occupazione stabile e qualificata, perfettamente in linea con gli studi effettuati. "Il nostro modello - spiega Silvio Busico, presidente di ITS Academy Mobilità - si fonda su una didattica innovativa, con docenti provenienti per oltre il 60% dalle imprese e su un dialogo costante con i partner che partecipano attivamente alla progettazione dei corsi". Il Pnrr ha assegnato nuova centralità agli ITS Academy, un modello che presenta diversi punti di forza: didattica esperienziale, formatori provenienti dal mondo del lavoro, programmi aggiornati ogni anno in base alle evoluzioni del mercato. "Non stiamo solo offrendo formazione - aggiunge il presidente Busico - ma una prospettiva di vita reale. I nostri studenti non studiano per trovare un lavoro qualsiasi, ma per essere scelti dalle migliori aziende del settore. In tutta la Puglia abbiamo quasi 400 studenti che usufruiranno di una straordinaria innovazione tecnologica. Si tratta di un'eccezionale integrazione tra sistema ITS e imprese, una forte collaborazione con le aziende di cui recepiamo i bisogni trasformandoli in progetti formativi ed esperienze dirette all'interno delle stesse realtà produttive".

Laboratori 5.0 - L'innovazione non è solo un concetto teorico, ma una pratica quotidiana vissuta nei nuovi Laboratori Tecnologici ATLAB (Advanced Technology Labs for Transport and Logistics). Inaugurati alla presenza del Ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara, questi spazi utilizzano la Extended Reality e visori 3D per collegare simultaneamente gli studenti delle sedi di Taranto, Bari e Lecce in simulazioni lavorative virtuali. Robotica e Intelligenza Artificiale applicata alla logistica diventano così strumenti di apprendimento diretto, trasformando le aule in veri "laboratori industriali".



L'Offerta Formativa e la Riforma 4+2 - L'offerta formativa spazia dai profili per la mobilità sostenibile alla manutenzione di mezzi navali e ferroviari. Tra le novità spiccano i corsi per Preparatore del Treno, Manager delle Professioni del Mare e l'ESG Manager (Environmental, Social, Governance). Una grande opportunità è rappresentata dalla riforma del 4+2, che permette agli studenti degli istituti superiori di accedere direttamente agli ITS dopo quattro anni di studio, accorciando i tempi di ingresso nel mondo del lavoro con una specializzazione di alto livello. **Internazionalizzazione e Progetti Strategici** - La vocazione dell'Istituto supera i confini nazionali. ITS Academy Mobilità è capofila di progetti transfrontalieri come SECURE PORTS, volto a migliorare

la sicurezza informatica e fisica nei porti dell'Adriatico tra Italia, Albania e Montenegro. Inoltre, in linea con il Piano Mattei, l'Istituto dallo scorso mese di settembre accoglie un gruppo di 25 studentesse e studenti egiziani impegnati nel corso in "Lean Supply Chain Manager" erogato in inglese.

I corsi di ITS Academy Mobilità sono biennali (1800 ore) e si articolano in: 600 ore di aula; 400 ore di laboratorio; 800 ore di stage in azienda. La frequenza è gratuita e sono previste borse di studio fino a 6000 euro, oltre a rimborsi per i fuori sede. Partner d'eccezione come Alis (Associazione della Logistica e dell'Intermodalità Sostenibile), DHL, Fincantieri, Vestas e MSC garantiscono stage di altissimo profilo.

OPPORTUNITÀ DI LAVORO QUALIFICATE NELLA MOBILITÀ E NELLA LOGISTICA

Eccellere nelle professioni del futuro significa padroneggiare algoritmi, sistemi di tracciamento e automazione digitale

Scegliere il proprio futuro dopo il diploma è una sfida complessa. In questo scenario, ITS Academy Mobilità emerge come una scelta strategica, capace di offrire carriere concrete nei settori della logistica, dei trasporti e della nautica. I sistemi produttivi sono radicalmente cambiati. Oggi, gestire la movimentazione delle merci significa padroneggiare algoritmi, sistemi di tracciamento e automazione digitale. Le materie di studio riflettono questa complessità: dalla Sostenibilità Ambientale al Design Thinking, fino a materie tecniche come Diritto dei Trasporti, Supply Chain e Sicurezza Navale.

Il punto di forza di ITS Academy Mobilità è il legame con il sistema produttivo. Tra i partner spicca Alis (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile), un cluster che aggrega oltre 2400 realtà per un fatturato di 116 miliardi di euro. Collaborazioni con importanti realtà come GTS, Megamark, Ferretti e Rhenus Logistics offrono agli studenti la possibilità di svolgere 800 ore di stage in contesti d'eccellenza, dove spesso vengono confermati dopo il diploma. In tema di iniziative in favore degli studenti, anche quest'anno ITS Academy Mobilità, insieme agli altri Istituti che compongono la Rete della Mobilità Sostenibile, partecipa a LetExpo, la fiera internazionale del trasporto e della logistica. A Verona ITS Academy Mobilità sarà presente con propri stand, spa-



zi espositivi, studenti, tutor, dirigenti, parteciperà ad eventi e confronti altamente qualificati, a conferma di un modello dinamico e flessibile in costante rapporto con le novità tecnologiche e con i fabbisogni delle imprese.

Il mercato, infatti, richiede oggi figure che fino a pochi anni fa non esistevano. ITS Academy Mobilità risponde con percorsi mirati: Robot Logistics Specialist: per l'automazione dei magazzini; E-commerce Logistics Specialist: per ottimizzare le vendite online; Intermodal Transport Specialist: per coordinare trasporti gomma-ferro-mare in chiave green.

L'accesso al sistema ITS è ora facilitato dalla filiera 4+2, un percorso integrato che parte dalle scuole superiori per approdare alla specializzazione tecnica superiore. ITS Academy Mobilità considera questa riforma una grande opportunità soprattutto per gli studenti. Per uno studente, scegliere il percorso della filiera 4+2, significa puntare sullo sviluppo di competenze richieste dal mercato del lavoro, avere elevate prospettive di inserimento professionale, conseguire un diploma riconosciuto a livello europeo. Frequentare un ITS non comporta costi per le famiglie: i materiali e i corsi sono gratuiti, supportati da un sistema di borse di studio e rimborsi spese che garantisce il diritto allo studio e premia il merito.



ITS ACADEMY MOBILITÀ CAPOFILA DI SECURE PORTS LA TECNOLOGIA PER LA SICUREZZA IN ADRIATICO

Progetto strategico di cooperazione transfrontaliera tra Italia, Albania e Montenegro

ITS Academy Mobilità è capofila del progetto SECURE PORTS (Security Enhancement of Cyber and Physical Infrastructures in South Adriatic Small Ports) che nasce per soddisfare l'esigenza di maggiore sicurezza dei piccoli scali di Italia, Albania e Montenegro. Si tratta di un progetto strategico di cooperazione transfrontaliera, della durata di 30 mesi, partner sono DHITECH - Distretto Tecnologico HIGHTECH, Comune di Gallipoli, Comune di Montenero di Bisaccia, Papillon 1 (Montenegro) e ENVIO NGO (Albania).

Il progetto nasce da un'esigenza reale. Il Mar Adriatico, infatti, è attraversato da una fitta rete di rotte commerciali tra l'Italia, l'Albania e il Montenegro. Questa interconnessione rende i porti di questi tre Paesi congiuntamente vulnerabili ad una crescente varietà di cyber-attacchi, minacce fisiche e attività criminali internazionali. Questi pericoli sono particolarmente avvertiti nei piccoli porti, nei porti turistici e nelle marine che, a differenza dei grandi scali, non dispongono di sistemi di sicurezza efficienti e tecnologicamente avanzati e hanno risorse limitate e minore capacità operativa.

SECURE PORTS mira a rafforzare la sicurezza fisica e informatica dei piccoli porti dell'Adriatico meridionale. Il progetto vede in partenariato Italia, Albania e Montenegro con l'obiettivo di incrementare una tecnologia al servizio

della sicurezza. In tal senso l'elemento centrale è lo sviluppo di un sistema di sicurezza integrato basato su tecnologia avanzata. Verrà realizzata una Security Dashboard per il monitoraggio in tempo reale delle minacce, con l'integrazione di modelli BIM-GIS per la gestione intelligente delle infrastrutture e sistemi automatizzati per il security testing e la risposta agli incidenti.



CAPITANATA

Oggi all'Università la presentazione dei bandi per i giovani

● Le idee dei giovani pugliesi trovano un nuovo spazio per crescere e trasformarsi in realtà concrete. Oggi alle ore 10:30, l'Università di Foggia ospiterà, presso l'Aula 5 del Dipartimento di Economia (Via Caggese, 1), l'incontro di presentazione territoriale del bando regionale "GO! - Generazione in Orbita".

L'evento rappresenta una tappa fondamentale per il territorio foggiano e vede il coinvolgimento attivo dell'Ateneo che opera come Nodo della rete Galattica di Foggia, il progetto regionale dedicato all'orientamento, alla formazione e al supporto all'imprenditoria giovanile.

La mattinata sarà aperta dai saluti istituzionali del Direttore del Dipartimento di Economia, Pasquale Di Biase e degli Assessori comunali Simona Mendolicchio, Alice Amatore e dagli interventi delle docenti Giusi Antonia Toto e Guendalina Peconio. A illustrare i dettagli e le finalità strategiche della misura regionale sarà presente Cristian Casili, Assessore della Regione Puglia che dialogherà con i

partecipanti sulle opportunità offerte dal bando.

Il progetto è finalizzato a sostenere i giovani che desiderano migliorare la propria comunità. Il bando mette a disposizione contributi a fondo perduto e un prezioso percorso di mentoring per supportare la nascita di progetti incentrati sull'innovazione sociale e sulla cittadinanza attiva. L'obiettivo della Regione Puglia è fornire ai giovani le risorse economiche e le competenze tecniche necessarie per trasformare visioni innovative in iniziative capaci di generare un impatto tangibile sul territorio. Attraverso la partecipazione alla rete Galattica, l'Università di Foggia conferma la sua missione di "hub" territoriale, agendo come vero e proprio ponte tra la comunità studentesca e le politiche regionali. L'incontro non sarà solo un momento informativo, ma uno spazio aperto dove i giovani potranno sciogliere dubbi, confrontarsi con le istituzioni e comprendere come strutturare al meglio le proprie proposte progettuali.

Rinnovabili in Puglia il freno della burocrazia

SERVIZIO A PAGINA 4 >>

IL DOSSIER I DATI DEL NUOVO REPORT DI LEGAMBIENTE «SCACCO MATTO». IN BASILICATA I PROGETTI FERMI SONO 10. SALZEDO: RITARDO INACCETTABILE

«La burocrazia blocca le rinnovabili In Puglia 14 casi, è prima in Italia»

● La burocrazia, oltre che avvelenare la vita a cittadini e imprese, in Italia è anche il più poderoso «freno a mano» dello sviluppo delle rinnovabili.

È quanto denuncia Legambiente con il nuovo report «Scacco Matto alle rinnovabili», presentato ieri alla Fiera di Rimini KEY - The Energy Transition Expo, in cui sintetizza con dati e numeri la lunga lista d'attesa di progetti a fonti rinnovabili che aspettano di vedere la luce, ma anche le 108 storie di blocchi alle rinnovabili mappati lungo la Penisola. Al tempo stesso - spiega una nota - l'associazione indica la bussola da seguire con 12 proposte operative indirizzate al Governo Meloni per accelerare la diffusione delle rinnovabili, e porta in primo piano alcune buone pratiche avviate nel Paese in nome della transizione ecologica.

Emerge dal dossier che su 108 storie totali di blocchi alle rinnovabili mappate in questi anni, 18 sono quelle censite nel 2026. A livello regionale la Puglia è la regione con più casi (14), seguita, a pari merito da Basilicata, Veneto, Umbria e Sardegna (10).

«A gennaio 2026 - riporta un comunicato di Legambiente Puglia - su 1.781 progetti a fonti rinnovabili attualmente in fase di valutazione VIA PNRR - PNIEC, ben 1234, pari al 69,3% del totale, sono in attesa della conclusione dell'istruttoria tecnica VIA PNRR- PNIEC con 17 progetti che attendono risposte da prima del 2021. Tra questi ci sono ad esempio i progetti relativi a due parchi eolici offshore in Puglia: il primo presentato nel Golfo di Manfredonia (Foggia) risalente al 2008 e il secondo proposto nelle acque del Mar Adriatico meridionale in corrispondenza dei Comuni di Zapponeta, Manfredonia e

Comitato Regionale Pugliese Aps Cerignola (FG) e presentato nell'aprile 2012. Quest'ultimo, dopo 11 anni di attesa, nel 2023 ha ottenuto parere positivo con prescrizioni - come, ad esempio, la riduzione nel numero degli aerogeneratori - da parte della Commissione Tecnica, ma ad oggi rimane ancora bloccato a quasi 15 anni dalla sua presentazione».

In stallo anche 160 progetti ancora in attesa della determina da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri, «ben 45 in più dello scorso anno; mentre sono 88 i progetti bloccati dalle istituzioni relative ai beni culturali nazionali e regionali di cui 80 dal Ministero della Cultura. Un dato quest'ultimo, denuncia Legambiente, che mostra come troppo spesso questi «soggetti» emettono pareri negativi sugli impianti, in contrapposizione con i pareri emessi dalla Commissione Tecnica VIA PNRR - PNIEC. Un organo che sconta la mancanza di completamento dell'organico previsto e che, nonostante questo, negli ultimi anni ha aumentato la propria produttività e il numero dei pareri».

«Il settore delle rinnovabili - commenta Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente - va sostenuto e incoraggiato, non ostacolato e rallentato. Occorre dare certezza a imprese e territori con tempi e regole chiare».

«La Puglia - gli fa eco Daniela Salzedo, presidente di Legambiente regionale - può diventare il vero traino dell'industria energetica del Paese, ma siamo ancora troppo indietro. Nella nostra regione esiste un ritardo inaccettabile: da una parte molti cittadini sono ancora poco informati sulle conseguenze che l'industria delle fonti fossili continua a produrre sull'ambiente e sulla salute. Dall'altra, si sottovaluta l'enorme

opportunità rappresentata dalla transizione energetica: sviluppare e incentivare le rinnovabili significa anche creare un nuovo mercato del lavoro capace di offrire spazio e prospettive a tanti giovani professionisti. La Puglia ha tutte le carte in regola per guidare questo cambiamento. Serve però più informazione, più coraggio politico e una visione chiara del futuro».

Legambiente, quindi, «chiede al Governo Meloni un atto di responsabilità». Fra le 12 proposte spicca quella «al Ministero della Cultura e alla Presidenza del Consiglio di accelerare gli iter interni, fissando un termine massimo per le determinazioni nei casi di pareri contrastanti con priorità ai procedimenti più vecchi». Poi si chiede di «snellire gli iter autorizzativi per velocizzare la realizzazione degli impianti a fonti rinnovabili, a partire dalle attività di *repowering* degli impianti eolici già esistenti; occorre inoltre completare l'organico della Commissione PNRR/PNIEC del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, rafforzando il personale tecnico negli uffici regionali e comunali preposti».

[Redpp]





PROGETTI IN PERENNE ATTESA

Legambiente:
l'impianto
eolico
offshore nel
Golfo di
Manfredonia
risale al 2008

TURISMO L'EXPLOIT NEL MEZZOGIORNO

BTM di Bari, i dati dell'osservatorio sull'ospitalità. In Campania cultura batte mare, un 2025 di successi per la Basilicata
In Sicilia 25 mln di presenze (il 35% di stranieri), concentrate soprattutto a Taormina, Lampedusa e Giardini di Naxos

di Rosanna Lampugnani

«**L**a Fiera del Levante è stata all'altezza delle aspettative» è il plauso di Daniele Sarti che ha creato a Riccione la società AlbergatorePro, presente a BTM, il salone del turismo organizzato a Bari dalla Regione Puglia e promosso da Unioncamere/EEN. Un evento cui hanno partecipato 545 espositori: albergatori, amministratori locali, rappresentanti di musei, manager di aziende tecnologiche che così definiscono il settore del "turismo industriale".

In particolare, l'AlbergatorePro da dieci anni offre consulenza a chi punta a diventare l'"albergatore ideale" e quindi è interessante conoscere l'opinione di chi opera sulla riviera romagnola, da sempre luogo mitico della vacanza marina. Naturalmente è impossibile fare il confronto tra l'Emilia Romagna e le regioni meridionali per ragioni storiche, per differenze ambientali e per i numeri, ma Sarti precisa che nella sua realtà si punta tutto sui servizi perché il mare non è l'obiettivo del turista che sceglie la riviera; mentre il Sud, che - come testimonia il recente rapporto di SRM osservatorio sul turismo - sta facendo da traino all'intero comparto (nel 2025 27 mld di fatturato e 24 mld circa di valore aggiunto, un quarto di quello italiano, e pari al 5,47% del Pil), punta sulle sue acque cristalline.

In sostanza, «al Nord l'offerta è più strutturata e l'ospite chiede, per la

vacanza marina, che l'hotel sia di fronte alla battigia. Chi invece arriva al Sud mette nel conto di usare l'auto per raggiungere le diverse spiagge e visitare l'entroterra».

Alcune cifre: se nel 2025 in Emilia Romagna si sono superati 41 milioni di presenze (i giorni di permanenza dei turisti), solo Napoli ne ha contati 15 mln, più 1,3 mln nel resto della Campania, con il 60% di stranieri transitati prevalentemente dall'aeroporto di Capodichino, che ha contato 13 mln di passeggeri.

In Campania cultura batte mare: 35% contro 34% di viaggiatori e una conferma giunge da Napoli che a Natale ha avuto più turisti (1,8 mln) che in estate (1,5 mln). Per il futuro, spiega Srm, bisogna puntare sulla diversificazione dell'offerta, sulle aree interne, sulla digitalizzazione, sapendo che il valore aggiunto della filiera è 6,75 mld. La Puglia alla Bit ha presentato un report eccellente per il 2025: 22,7 mln di presenze, di cui il 23% di stranieri, che cercano anche casa per stabilirvisi.

Quindi mare e borghi sono componenti essenziali del settore che produce 13,4 mld di valore aggiunto, che può aumentare se si punta su rigenerazione urbana, turismo dei cammini. La Sicilia nel 2025 ha avuto 25 mln di presenze (il 35% di stranieri), concentrate soprattutto a Taormina, Lampedusa e Giardini di Naxos. Le aree interne non sono ancora una meta turistica e quindi, tu-

risticamente, l'isola è spaccata in due. Un 2025 di successi per la Basilicata che con 2,83 mln di presenze ha superato di circa il 10% i dati del 2019, quando Matera fu capitale europea della cultura. Bene anche la Calabria, che ha contato 1,5 mln di presenze (più 10,5% sul 2024).

Negli ultimi 15 anni il turismo è cambiato, precisa Sarti: prima ci si fermava a prenotare un alloggio per telefono o sui motori di ricerca, oggi il turista è sopraffatto dalle offerte, può disporre di mappe, recensioni. Anche la figura dell'albergatore è cambiata: prima si occupava di tutto, oggi dirige da lontano: «Non dovrebbe più essere un artigiano dell'ospitalità, ma un manager con competenze sulle dinamiche delle tariffe, sul marketing strategico per l'identità del proprio hotel, che può essere determinante per la scelta del turista». Diverso è il discorso per la piccola struttura, il cui gestore interloquisce direttamente con l'ospite, «ma che comunque dovrebbe avere competenze tecnologiche per gestire i portali». Ma ciò che fa la differenza per tutte le strutture è «la posizione, su cui il turista diventa intransigente». In conclusione tutte le iniziative «possono generare risultati economici se ben attuate - è la conclusione di Luigi Triggiani, segretario generale di Unioncamere Puglia - e sono investimenti necessari, non c'è alternativa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Taormina tra le località preferite



«Ma evitiamo
gli allarmismi
il governo vigila»

Freni (Lega): siamo al lavoro

DE FEUDIS A PAGINA 4»

IL SOTTOSEGRETARIO ALLA GAZZETTA

Freni: «La stabilità del governo e la Zes cardini della crescita per il Meridione»

MICHELE DE FEUDIS

● La stabilità del governo come volano di crescita e sviluppo, unita all'attenzione per gli effetti delle crisi internazionali sulla vita degli italiani: Federico Freni, sottosegretario al Mef, è a Bari tra impegni culturali e incontri politici. Con il senatore Filippo Melchiorre, vicepresidente della Commissione Finanze, ha fatto visita alla "Gazzetta", e l'occasione ci ha consentito di dialogare sull'orizzonte italiano.

Sottosegretario Freni, cosa dicono gli indicatori economici del percorso intrapreso dal governo Meloni?

«I numeri vanno letti nel quadro macroeconomico nazionale. L'economia italiana negli ultimi tre anni e mezzo si è consolidata. È rimasta forte, dopo la fiammata della ripresa post Covid-una accelerazione favorita da scelte eccezionali - ed è riuscita a puntellare il proprio binario di sviluppo».

Il ruolo dell'esecutivo?

«Abbiamo messo in campo misure che hanno favorito una prospettiva virtuosa. La stabilità di un governo di legislatura è stata uno dei collanti di questa fase positiva».

L'Italia vista dall'esterno...

«Siamo un Paese tra i più at-

trattivi per la stabilità dell'esecutivo. Oggi gli investitori internazionali investono in Italia in un contesto di linearità politica».

Lo spread è a minimi storici: qualcuno sottovaluta questo indicatore che ha effetti virtuosi sui conti pubblici, delle famiglie e delle imprese...

«Lo spread quando sale è sempre colpa della destra, quando scende non interessa a nessuno».

In concreto?

«Si pagano meno interessi sul debito. I nostri titoli di Stato si vendono con più facilità, ad un tasso più basso. Risparmiamo in interessi e così abbiamo più risorse da dedicare al welfare e alla crescita».

L'emissione del Btp Valore ha avuto una raccolta confortante.

«Abbiamo sperimentato negli anni questi strumenti. Siamo al terzo anno consecutivo per una formula che funziona. L'acquisto del debito è un indicatore della fiducia che gli italiani hanno nei confronti del loro Paese. Abbiamo raccolto 16 miliardi. Evidenzio che non sono acquisti fatti da banche, ma da retail, da cittadini che credono nel supporto all'Italia acquistando il debito italiano, con un prodotto che ha una sua convenienza, senza i rischi della volatilità dei

mercati».

La possibile crescita della bolletta energetica allarma tanti cittadini: che strumenti ha il governo?

«Evitiamo allarmismi. L'attenzione è massima e siamo pronti ad intervenire qualora fosse necessario. Studiamo i meccanismi migliori per difendere il potere d'acquisto degli italiani».

Un bilancio per la Zes al Sud?

«È uno strumento che consente e consentirà l'ulteriore rilancio del Mezzogiorno. La Zes unica, che questo governo ha voluto estendere e potenziare, dimostra che investire al Sud si può. Lo Stato sostiene questo impegno con un sistema di regole e agevolazioni che favorisce nuovi insediamenti produttivi».

La Lega ha ottenuto un rilevante 8% alle ultime regionali pugliesi, consolidando un radicamento nazionale.

«Il Carroccio è la forza che meglio interpreta le ragioni dei territori e ormai è un movimento presente in tutto il Mezzogiorno. La sintesi tra la matrice storica del partito nordista e i contributi che arrivano da tutte le regioni del centro-sud ha favorito il rafforzamento di una presenza politica che crescerà ancora con una stagione di partecipazione».

Sottosegretario, ci consenta di divagare.

«Prego».

Il ministro Giancarlo Giorgetti è un tifoso del club inglese Southampton. Lei come è messo con il calcio?

«Io sono romano e romanista. Ricordo con emozione il campione barese Antonio Cassano in giallorosso, quando duettava con Francesco Totti. Pagine di calcio memorabili. Sono stato abbonato da quando avevo 17 anni, per vent'anni di fila...».

È stato al Teatro Petruzzelli, la sua passione per la lirica è un must.

«Amo l'opera e non potevo perdermi la prima del *Falstaff*. Il sovrintendente Nazzareno Carusi è una guida eccellente per il Politeama, un simbolo della cultura pugliese e meridionale».



MINISTERO DELL'ECONOMIA Il sottosegretario Federico Freni

ALLARME TENSIONI INTERNAZIONALI E TRANSIZIONI INDUSTRIALI LA PUGLIA NON PUÒ PERMETTERSI DI PERDERE IL SUO MANIFATTURIERO

di **ANTONIO CASTELLUCCI**
SEGRETARIO GENERALE CISL PUGLIA

La Puglia attraversa una fase economica complessa e delicata, segnata da trasformazioni profonde che stanno investendo l'intero sistema produttivo. Le crescenti tensioni geopolitiche internazionali stanno già producendo effetti rilevanti sui mercati energetici e sulle catene globali di approvvigionamento, con inevitabili ricadute sull'export e sull'import del sistema produttivo regionale. In un territorio fortemente integrato nei mercati internazionali, questi fattori rischiano di aggravare criticità che da tempo attraversano il tessuto industriale pugliese.

Non siamo di fronte a semplici difficoltà congiunturali. I cambiamenti in corso sono strutturali e riguardano la riorganizzazione delle filiere industriali, la transizione energetica e ambientale e le nuove dinamiche della competizione globale. In tutto questo scenario la Puglia rischia un progressivo indebolimento della propria base manifatturiera.

Quando arretra l'industria non diminuiscono soltanto i posti di lavoro. Si riduce la qualità dell'occupazione, si indeboliscono intere filiere produttive e si mette in discussione l'equilibrio economico e sociale dei territori. Il manifatturiero forte rappresenta invece una componente essenziale della struttura economica di un territorio, perché genera occupazione stabile, innovazione e sviluppo diffuso.

Negli ultimi anni si sono accumulati segnali di forte criticità.

Tra questi, la vicenda della siderurgia lega-

ta allo stabilimento ex Ilva di Taranto continua a rappresentare, da oltre un decennio, uno dei nodi industriali più complessi del Paese, con ricadute decisive sull'occupazione, sull'indotto e sul futuro produttivo non solo di un'intera area, ma di tutto il sistema industriale nazionale. Una vicenda che, di fatto, attualmente si intreccia anche con il percorso europeo di definizione del nuovo regolamento sull'industria, l'Industrial accelerator act.

Allo stesso tempo pesano le incertezze legate alla centrale Enel di Brindisi e alle prospettive industriali di Eni, entrambe coinvolte nei grandi processi di transizione energetica e ambientale. Si tratta di transizioni avviate e necessarie, ma che devono essere accompagnate da investimenti credibili e da scelte industriali e politiche chiare e univoche, a tutti i livelli istituzionali, capaci di garantire continuità produttiva, innovazione, tutela occupazionale e sociale, sostenibilità ambientale, salute e sicurezza.

Anche altri comparti strategici stanno attraversando una fase particolarmente delicata e incerta. Il settore del mobile imbottito, simbolo storico del distretto pugliese dell'arredo, è alle prese con la crisi della Natuzzi. Il comparto dell'automotive è sottoposto alla crescente pressione della competizione internazionale e alle profonde trasformazioni legate alla transizione verso la mobilità elettrica, avviata negli ultimi anni, forse senza una strategia generale sufficientemente strutturata.

A queste difficoltà si aggiungono le criticità che interessano il

tessile-abbigliamento e il comparto calzaturiero, altri segmenti importanti della tradizione manifatturiera regionale.

Si tratta di crisi differenti tra loro, ma accomunate da un rischio: il progressivo indebolimento del sistema manifatturiero pugliese, con conseguenze potenzialmente pesanti in termini di perdita di Pil e di occupazione.

Il pericolo concreto è di uno spostamento verso un modello economico più fragile, caratterizzato da maggiore stagionalità e da una possibile diffusione del lavoro povero, aggravato anche da fenomeni di dumping contrattuale, con l'utilizzo di contratti pirata che riducono drasticamente il costo del lavoro e comprimono realmente diritti e tutele di lavoratrici e lavoratori.

Per queste ragioni rivolgiamo un appello alla Regione Puglia: è necessario aprire una nuova stagione di politiche industriali e per lo sviluppo che mettano al centro il lavoro di qualità, la contrattazione, la partecipazione dei lavoratori, la sicurezza, la competitività delle imprese e la tenuta delle filiere produttive regionali.

La Puglia ha bisogno di una strategia dedicata capace di governare le trasformazioni in corso senza rinunciare alla propria vocazione manifatturiera, che nel tempo ha rappresentato uno degli elementi distintivi del suo sviluppo economico e sociale nel Mezzogiorno.

