



# RASSEGNA STAMPA 15 gennaio 2021

**LA GAZZETTA  
DEL MEZZOGIORNO**

Il Sole **24 ORE**



**1 Attacco**

INDUSTRIA FPT INDUSTRIAL (MOTORI DIESEL), HA 1.800 DIPENDENTI. I SINDACATI: «CHI PORTA LAVORO È BENVENUTO»

# Iveco, Foggia si prepara a «parlare» cinese

Prosegue la trattativa tra Faw e la Exor di Agnelli-Elkann

MASSIMO LEVANTACI

● **FOGGIA.** Si apre una stagione zeppa di incognite per la Fpt Industrial, grande azienda di motori diesel da 1.800 dipendenti della galassia Cnh Industrial, finita nel cono d'ombra di un riassetto aziendale che potrebbe segnare il futuro. La trattativa è nota: il colosso cinese Faw (camion e mezzi pesanti) vuole allargarsi sul

fabbrica nacque nel 1974 in *joint-venture* con i francesi della Renault-Saviem), la svolta sarebbe epocale. I sindacati tuttavia si dicono «fiduciosi», sull'esito di queste operazioni. «A Foggia la garanzia è sempre stata il lavoro, chi lo porterà sarà sempre il benvenuto», dice con franchezza il segretario della Uilm, **Marcello Miroballo**, ieri in videoconferenza con la segreteria nazionale.

Più che i cinesi in questo momento nella ex Sofim (così si chiamava al tempo dei francesi) si guarda alle prossime insidiose scadenze. Nella fabbrica di motori diesel in aprile bisognerà dire addio alla commessa da 150mila motori anno della Sevel che la Fca, l'altra *holding* del gruppo, ha trasferito

operatori a tempo indeterminato che erano in somministrazione da diverso tempo: segnale di buona salute dell'azienda e di una congiuntura che si ritiene già superata nonostante la perdita del maxi-ordine. E tutto questo in piena pandemia, con un calo di commesse generalizzato.

Per questo alla Fpt di Foggia spira tutto sommato un vento di bonaccia all'interno dello stabilimento, anche se i dubbi non mancano. «Abbiamo chiesto un tavolo all'azienda proprio per affrontare le questioni cruciali sul tappeto», sottolinea Miroballo. Gli accordi, infatti, prevedono che l'azienda da giugno cominci la fase di ristrutturazione per l'installazione delle linee sulle quali mettere in produzione il nuovo motore "agricolo" e di movimento terra che Foggia eredita dallo stabilimento di Torino. La Fpt continuerà comunque a produrre i suoi motori diesel per veicoli commerciali, il core-business dell'azienda, per il Fuso giapponese e il Daily prodotto a Suzzara. La vera domanda è semmai un'altra: nessuna parola nei programmi su sviluppo e produzione dei motori elettrici, la vera svolta dei prossimi anni, architrave dell'accordo fra Fca e Psa nel colosso Stellantis che sta per vedere la luce. Ma una fabbrica di motori (diesel) non rischia di segnare il tempo e di restare esclusa dalle innovazioni di mercato dei prossimi anni?



FOGGIA Lo stabilimento in zona Asi

mercato europeo ed ha puntato Iveco, una delle divisioni della *holding* della Exor di proprietà della famiglia Agnelli. Trattativa in salita, già respinta al mittente (pochi i 3 miliardi di euro offerti), ma si potrebbe chiudere a 3,5 e comunque a Foggia si guarda con attenzione a quella quota di Fpt finita nella trattativa: dopo oltre quarant'anni di controllo Fiat (la

to ormai due anni orsono all'azienda di Pratola Serra (Avellino). Contraccolpi non ce ne dovrebbero essere: l'azienda ha appena chiesto ai sindacati due turni di straordinario nel primo trimestre per consegnare commesse fino a un totale di 83mila motori. Inoltre, a fine anno, gesto particolarmente apprezzato dalle sigle confederali, sono stati assunti 60 la-

# PUGLIA, LA SFIDA DA VINCERE PER LE IMPRESE

di **FEDERICO PIRRO**  
UNIVERSITÀ DI BARI

>> SEGUE DALLA PRIMA

**M**a l'automotive nel Barese - con TD-Bosch, Marelli, Magna, SKF, Dana, Bridgestone e il loro indotto - nel complesso, e pur con le ormai note problematiche legate alla flessione del common rail - ha tenuto, come ha evidenziato anche il Monitor dei distretti di Intesa San Paolo. Anche l'industria agroalimentare, variamente diffusa in tutti i territori con le sue filiere, malgrado la contrazione della domanda dei canali horeca, ha conservato apprezzabili volumi di produzione e lo stesso può dirsi dell'Ict che - grazie alla forte domanda generata da smart working e didattica a distanza - ha consolidato le posizioni. La meccanica varia ha offerto un panorama a macchia di leopardo, con settori come oil&gas, veicoli ecologici, martelloni demolitori, lavorazioni in acciaio di serbatoioame e impiantistica attestati in sostanza sui buoni livelli del 2019, mentre altre branche hanno subito riduzioni di fatturato, anche se non si sono registrati pesanti tracolli che abbiano posto a repentaglio la vita delle imprese. Il Tac ha visto le aziende maggiori con marchi propri e quelle 'contoterziste di qualità' flettere in misura contenuta produzioni ed esportazioni. L'edilizia in diverse aree della regione come a Bari grazie al Piano casa ha manifestato segni di vitalità anche per le sue filiere lunghe, ed anche l'industria chimica e delle materie plastiche non ha subito gravi flessioni di output, mentre la farmaceutica ha conservato elevati livelli di attività. Il comparto del legno-mobilità ha visto una riduzione di vendite di arredi per uffici e un aumento di quelli domestici per ragioni collegate anche alle disposizioni del lockdown. La tenuta dell'apparato manifatturiero, oltre che al duro lavoro di imprenditori e sindacati, è stata dovuta anche al sistema di incentivazione della Regione che ha continuato a cofinanziare contratti di programma, Pia e acquisizione di circolante e all'impegno del sistema creditizio che ha erogato prestiti aggiuntivi, garantiti in larga misura dello Stato, ad imprese che hanno rischiato durante i mesi più duri della pandemia una vera asfissia finanziaria. Ora però bisognerà rimodulare, posticipandole, le scadenze previste in un primo tempo per i rientri delle esposizioni debitorie aggiuntive per non privare le società di liquidità necessaria per l'esercizio corrente e nuovi possibili investimenti.

**VALORE AGGIUNTO** - Già nel 2019, come del resto nel biennio precedente, l'industria pugliese, nell'insieme dei suoi comparti, aveva mostrato la sua forza e con poco più di 13 miliardi di valore aggiunto, si era attestata in 2° posizione nel Mezzogiorno dopo la Campania, e all'8° posto a livello nazionale, alle spalle di Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Piemonte, Toscana, Lazio e Campania.

Ma per superare sia pure progressivamente gli effetti della pandemia, utilizzando al meglio le risorse del Next generation Eu l'industria locale, al pari di quella nazionale, oltre che dell'impegno decisivo di titolari d'azienda, manager e sindacati ha bisogno di un'azione forte della UE, del Governo e della Regione. Soffermandoci ora su quest'ultima, sarebbe necessario a nostro avviso che l'Assessorato allo sviluppo economico - con il supporto della sua qualificata tecnostuttura, di Puglia Sviluppo e dell'Arti e, se del caso, di uno staff di esperti esterni - definisse le linee di una politica industriale pugliese in grado di collegarsi a quella (da costruire) a livello nazionale. Non bastano infatti solo gli incentivi che pure vedono per quantità, qualità e modalità di fruizione la Puglia all'avanguardia in Italia: accanto ad essi infatti sono indispensabili interventi settoriali almeno nei comparti trainanti, ovvero siderurgia, automotive, aerospazio, energia, life sciences, Ict. Bisognerebbe lavorare soprattutto sulle supply chain dei big player presenti sul territorio. Alcuni esempi: l'indotto dell'Ilva è interessato da una profonda e molto dura ristrutturazione selettiva di aziende locali - cui si sono affiancate molte imprese discese dal Nord - e dovrebbe essere supportato nel suo riposizionamento competitivo che dovrà anche differenziarne la domanda che non potrà essere solo quella del Siderurgico. Eguale progetto di riqualificazione dovrà interessare tutto l'indotto delle PMI delle grandi imprese elettriche che vedranno - dopo la sperabile accelerazione delle autorizzazioni previste - l'avvio a Brindisi dei lavori di riconversione a gas della centrale Federico II dell'Enel. Il comparto dell'automotive - con il costante incremento delle trazioni elettriche ed ibride - renderebbe necessarie analisi accurate delle traiettorie di posizionamento delle produzioni dei nostri siti maggiori, concentrati nell'area di Bari, anche al fine di rimodulare (eventualmente) il sistema degli incentivi per favorire ricollocazioni sui mercati. L'agroalimentare - già abbastanza diversificato grazie anche alla presenza di competitor multinazionali italiani ed esteri e a dinamiche industrie pugliesi ormai affermate pure con l'export - potrebbe ampliare ulteriormente le sue produzioni, avviandole o rafforzandole in branche ancora poco o per nulla presenti nella regione. Linee di intervento simili andrebbero studiate anche per il Tac e l'ict. Ma è tutto il sistema industriale insediato nella regione - che peraltro dovrà affrontare anch'esso la fine del blocco dei licenziamenti - ad aver bisogno di un monitoraggio costante da parte di strutture preposte, facenti capo alla Regione e all'Assessorato allo sviluppo economico. Dialogo con big player presenti in Puglia, imprese locali e loro associazioni, sindacati e centri di ricerca dovranno essere le stelle polari dell'impegno assessorile. C'è una fiduciosa attesa nell'Ing. Delli Noci (sviluppo economico): ottimo presupposto per iniziare un'altra stagione di intenso lavoro collettivo. Ma bisognerà avviarlo molto presto e soprattutto bene.



## GRANDE INDUSTRIA

UNA STAGIONE DI GRANDI SFIDE

## RISTRUTTURAZIONE AZIENDALE

Ad aprile la ristrutturazione dopo la perdita della commessa Sevel. Miroballo (Uilm): «Non è detto che le strategie in corso ci riguardino»

## ARRIVANO I MOTORI AGRICOLI

A giugno Torino trasferirà la produzione dei motori agricoli e di movimento terra, Foggia continuerà a produrre anche per Fuso e Daily

## Alla Fpt si apre l'anno della svolta

L'azienda perderà ordini per 150mila motori. Alle porte (forse) i cinesi, dubbi elettrico

MASSIMO LEVANTACI

● La sfida è di quelle da far tremare i polsi: la Fpt Industrial di Foggia, principale azienda metalmeccanica del territorio e inesauribile polmone di nuova occupazione, quest'anno dovrà ristrutturare quasi per intero la sua linea produttiva. Ai motori diesel leggeri per i veicoli commerciali, dovrà infatti affiancare la produzione dei motori agricoli e di movimento terra, un doppio profilo industriale che per la quarantennale azienda foggiana rappresenta di per sé già una grande novità. Ma le sorprese non finiranno qui. È in piedi la trattativa fra la Exor e il colosso cinese Faw per l'acquisizione della divisione Iveco, proposta già respinta al mittente dalla holding della famiglia Agnelli ma che ora sembra destinata ad andare in porto dopo un rialzo dell'offerta (da 3 a 3,5 miliardi di euro) da parte dei cinesi. Nel pacchetto viene inserita anche una quota di Fpt Industrial, la divisione powertrain della casa torinese nella



MOTORI DIESEL La Fpt Industrial di Foggia: 1800 dipendenti, specializzata sui motori per veicoli commerciali

## QUALE FUTURO

Non c'è traccia di sviluppo sul propulsore elettrico, il futuro dell'accordo Psa-Fca

quale appunto confluisce lo stabilimento di Foggia anche se su questo punto i cinesi sarebbero interessati di più all'acquisizione di camion e veicoli pesanti. Non è ancora finita: trattandosi la Fpt di un'azienda motoristica, resta allo stato completamente inesplorato il progetto legato allo sviluppo e produzione di motori elettrici che dopo la fusione fra Fca e i francesi di Psa nel colosso Stellantis diventa quantomeno strategico, per non perdere quote di mercato a vantaggio di un partner che sull'elettrico viaggia spedito. Fpt verrà tenuta fuori oggi da questa partita? Continuare a produrre solo diesel può essere una minaccia per lo stabilimento foggiano, mentre il mondo dell'automotive e non soltanto corre da un'altra parte?

Il momento è dunque cruciale anche se a Foggia, in ambienti sindacali, si respira aria di attesa e non si avverte per il momento puzza di bruciato. «Lo stabilimento

nella sua storia ha sempre vissuto di alti e bassi, ma a livello di ordini e fatturato non abbiamo mai subito contraccolpi ed è questa a mio avviso la garanzia più importante per la sopravvivenza di questa fabbrica», commenta Marcello Miroballo, segretario della Uilm-Uil che ieri su questi temi ha partecipato a un attivo nazionale dell'organizzazione dei metalmeccanici.

Le 60 assunzioni di fine anno (ne riferiamo a parte), vengono considerate a Foggia la cartina di tornasole che tutto sommato il vento spira ancora a favore: qual è l'azienda che in piena pandemia, e in una congiuntura ge-

nerale di calo di prodotto, sottoscrive contratti peraltro a tempo indeterminato? Perciò i sindacati, da questo punto di vista, si sentono in una botte di ferro. Ma non possono ignorare l'appuntamento di aprile quando la Sevel ritirerà tutti i suoi ordini. In uno scenario così indecifrabile e in espansione qual è quello del mondo Fiat, come farà l'ex Sofim a recuperare i motori perduti? «Da aprile dovremo allestire una ristrutturazione importante - riflette Miroballo - la preoccupazione allo stato è su come si farà. Abbiamo chiesto un incontro ai vertici aziendali per capire preliminarmente se queste strategie di gruppo interessano anche Foggia oppure no. Noi infatti da giugno ci concentreremo sull'integrazione della

nuova linea produttiva, i motori cosiddetti "agricoli" che saranno trasferiti dallo stabilimento di Torino più un altro sul movimento terra. Nuove linee che impengeranno lo stabilimento in una ricollocazione industriale, fatto salvo che la linea dei veicoli commerciali per fortuna non la perderemo».

La trattativa con i cinesi ha tuttavia risvegliato su questi temi la politica, mentre il governo per il momento si limita a non interferire. La capogruppo alla camera di Forza Italia, Mariastella Gelmini, ha spostato l'attenzione proprio sugli stabilimenti coinvolti: «Occorre che il governo si attivi velocemente - ha detto - per ottenere garanzie sugli stabilimenti, dare rassicurazioni alle lavoratrici e ai lavoratori degli impianti di Bre-

## L'APPELLO

Gelmini: «Rassicurare i lavoratori sugli assetti, il governo deve intervenire»



**MANFREDONIA** CEDUTA AD UNA COOPERATIVA DI PESCATORI ANCHE LA GESTIONE DEL MERCATO ITTICO SIPONTINO

# Da porto industriale a «terminal» per ospitare il traffico crocieristico

Ecco i progetti dell'Autorità portuale per il rilancio dello scalo dauno

**MICHELE APOLLONIO**

● **MANFREDONIA.** Interventi strutturali sul molo alti fondali detto anche porto industriale, terminal crocieristico, firma contratto di cessione del mercato ittico alla cooperativa Produttori ittici: una giornata epocale all'insegna del mare quella che ha visto protagonista il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi, del convegno svoltosi all'auditorium "Serricchio" di Palazzo Celestini, Traguardi fondamentali per un impegnativo rilancio delle attività legate al mare del golfo non certo casuali ma preceduti da percorsi di studi e ricerche che l'Ente guida del sistema portuale che comprende i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli, ha attivato sin dalla sua istituzione.

Fulcro di tale impegno il porto industriale, ultimo emblema di una stazione industriale controversa, ma che

dandone i lavori nel Piano nazionale di ripresa e resilienza delineato dal Comitato interministeriale per gli Affari europei».

A sostanziare l'iniziativa dell'AspmAm, l'incoraggiante risalita di traffici portuali. «La riprova della necessità di recuperare e rifunzionalizzare il bacino alto fondali, ripristinandone le peculiari caratteristiche d'uso e incrementando il bacino di utenza» ha osservato Patroni Griffi. «E' anche - ha aggiunto - un dovere morale ripristinare la vitalità di quella struttura che fa parte della storia non solo di Manfredonia del cui panorama è parte essenziale».

Apprezzamenti e consensi per l'iniziativa hanno espresso il contrammiraglio Giuseppe Meli, direttore marittimo di Puglia e Basilicata col quale era il comandante dalla Capitaneria di porto di Manfredonia Giuseppe Turiano, i consiglieri regionali Giandiego Gatta e Paolo Campo, il commissario straordinario al comune di Manfredonia prefetto Vittorio Piscitelli, il sindaco di Monte Sant'Angelo Pierpaolo D'Arienzo. Tra i presenti opportunamente distanziati, operatori portuali a vario titolo, rappresentanze del mondo imprenditoriale.

Il ripristino della piena funzionalità della struttura «ben progettata e ben costruita» hanno rimarcato i progettisti ingegneri Franco Di Loverano e Paolo Iusco, nell'illustrare le opere da realizzare (scartata l'ipotesi della demolizione che

sarebbe costata quanto speso per la costruzione) consistenti in importanti lavori manutentivi di risanamento corticale delle opere in calcestruzzo armato, di consolidamento delle strutture e di miglioramento del comportamento al sisma, persegue il duplice obiettivo di conservare l'opera e al contempo di conferirle una maggiore capacità di utilizzo, con potenziale conseguente incremento dell'attrattività commerciale dello scalo sipontino. Tra le novità la realizzazione di una seconda corsia di

scorrimento affiancata all'esistente utilizzando le traversine di sostegno del pontile. La spesa complessiva è di 120 milioni di euro. Per l'affidamento dei lavori sarà emanato un bando europeo.

A completamento della Authority portuale day, l'annuncio dato dal presidente Patroni Griffi che entro un mese tornerà a Manfredonia per inaugurare il terminal crocieristico in costruzione sul molo di ponente del porto storico, e la firma del contratto di concessione del mercato ittico alla cooperativa "Produttori ittici" rappresentata dal presidente Luigi Di Nuovo.



**PORTO** Patroni Griffi, Meli e i progettisti delle opere



**MANFREDONIA** Uno dei moli dello scalo industriale

da solo può sostenere una economia di grande respiro.

«Il porto di Manfredonia è il nodo nevralgico di una vasta area di interesse nazionale» ha chiarito Patroni Griffi. «Una struttura di grande valore operativo mortificata per troppo tempo ma che vogliamo restituire alla sua funzionalità, al ruolo di motore di sviluppo» ha affermato nel presentare il progetto di fattibilità tecnica economica «volto al pieno recupero dell'imponente infrastruttura candi-

# Per il decreto ristori deficit aggiuntivo a quota 32 miliardi

## CONSIGLIO DEI MINISTRI

Arriva il mini-rinvio fino a fine mese della notifica degli atti fiscali

Sale a quota 32 miliardi il deficit aggiuntivo che il governo chiederà al Parlamento. Il nuovo scostamento, esaminato dal Cdm fino a notte, è cresciuto spinto da una li-

sta della spesa che di giorno in giorno si è allungata. Ai ristori veri e propri andrebbero 4-6 miliardi, in aggiunta ai 5,3 del fondo già costruito con il decreto quater alla fine del 2020. Altri 5 miliardi vanno al capitolo lavoro. Un paio di miliardi, poi, per il Fisco: si ragiona su una nuova tornata di definizioni agevolate da collegare alla norma ponte che prevede il minirinvio fino a fine mese per l'invio degli atti fiscali e di riscossione. — a pagina 5

## Ristori, il nuovo deficit arriva a 32 miliardi

**Le risorse.** Cresce lo scostamento all'esame del Consiglio dei ministri notturno. Ai ristori base di partenza da almeno 4-6 miliardi, 1,2 al reddito di cittadinanza

**Il Di ponte sulle cartelle.** Sul tavolo del Cdm il decreto legge per fermarle, poi definizioni agevolate e saldo e stralcio. Al lavoro destinati circa 5 miliardi

**Gli indennizzi alle attività economiche colpite occuperanno poco più di un terzo del provvedimento**

Sale intorno a quota 32 miliardi il deficit aggiuntivo che il governo chiederà al Parlamento, e un decreto ponte ferma subito le cartelle fino a fine mese. Il nuovo scostamento, di cui si è discusso in consiglio dei ministri fino a notte, è cresciuto (come da previsioni) spinto da una lista della spesa che di giorno in giorno si è allungata come accaduto nei precedenti decreti anticrisi. E che ai ristori veri e propri potrebbe dedicare una quota da 4-6 miliardi, in aggiunta ai 5,3 del fondo già costruito con il decreto quater alla fine del 2020. Altri 5 miliardi sono destinati al capitolo lavoro, dominato dal rifinanziamento della Cig Covid che sarà rinnovata così come le indennità per i lavoratori stagionali di turismo e sport. Una fetta da 1,2 miliardi andrebbe a rafforzare i fondi per il reddito di cittadinanza, in rincorsa alla povertà crescente con la crisi economica. La cifra legata alla sanità appare in salita verso i 4 miliardi, 1,5 dei quali dedicati all'acquisto dei vaccini anti-Covid. Sul tavolo anche un miliardo

per gli enti locali e almeno un paio di miliardi per il capitolo fiscale in cui si ragiona su una nuova tornata di definizioni agevolate e saldo e stralcio da collegare al minirinvio per la riapertura della riscossione e al possibile allungamento dei termini di prescrizione delle cartelle. Lo scostamento sarà anche l'occasione per recuperare le coperture da quasi 7 miliardi per la parte di Transizione 4.0 uscita dal Recovery Plan in seguito alla sua rimodulazione che ne ha ribilanciato i finanziamenti privilegiando gli investimenti pubblici. Sul tavolo anche un minidecreto ponte per le cartelle.

La mossa porterebbe il disavanzo di quest'anno poco sotto il 9%, all'interno di un quadro di finanza pubblica che però andrà aggiornato nelle prossime settimane. Tutti gli osservatori, anche alla luce dell'andamento di un'epidemia che non dà tregua, ipotizzano per quest'anno una crescita decisamente più lenta rispetto all'obiettivo del 6% indicato dal governo. Con un conseguente, inevitabile, aumento ulteriore del livello di deficit, instradato verso la doppia cifra anche quest'anno. L'aggiornamento non dovrebbe invece portare ulteriori notizie negative sulla chiusura del 2020, che secondo il ministro dell'Economia vedrà un consuntivo anche «leggermente migliore» degli ultimi calcoli che hanno stimato un crollo del Pil del 9 per cento.

La richiesta di disavanzo ora passerà in Parlamento dove il voto è pre-

visto per mercoledì prossimo, 20 gennaio, al netto delle tante incognite prodotte dalla crisi di governo. Incognite, in questo caso, più procedurali che politiche: perché Italia Viva ha già annunciato il proprio voto favorevole, non è escluso che un «sì» possa arrivare anche dalle opposizioni perché è politicamente complicato bloccare il deficit che serve per gli aiuti all'economia.

Ma se il governo dovesse arrivare all'appuntamento già dimissionario, l'avvio di un nuovo maxi-deficit, delle dimensioni di una legge di bilancio, rischierebbe di esondare rispetto ai limiti dell'attività «ordinaria» a cui è vincolato un esecutivo in uscita. Anche i tempi del voto parlamentare, e quindi del decreto Ristori 5 al momento atteso per la prossima settimana appena dopo il disco verde delle Camere, sono quindi appesi alle chance di Conte di trovare al Senato un numero sufficiente di parlamentari disposti a entrare in maggioranza.

Anche il prossimo decreto è inti-



tolato ai «Ristori», che accompagnano la nuova fase di chiusure anti-pandemia avviata dagli ultimi provvedimenti e indirizzata a una probabile ulteriore stretta. Ma gli indennizzi alle attività economiche colpite dalle misure contro il contagio occuperanno poco più di un terzo del provvedimento.

Nelle intenzioni del governo, il decreto sarebbe l'occasione per estendere i ristori alle categorie colpite dalle ultime chiusure, a partire dal turismo invernale, ma anche per «perequare» gli aiuti in favore di chi è stato penalizzato dal vecchio criterio, collegato alle sole perdite di aprile, e dai limiti alla platea fissati dalle liste dei codici Ateco. L'allargamento, oltre che alle attività economiche delle «filiere» come i fornitori di bar, ristoranti e altri esercizi chiusi per decreto, dovrebbe riguardare anche i professionisti iscritti alle Casse privatizzate, esclusi dagli ultimi Ristori. Per le partite Iva è in programma anche un rifinanziamento del fondo che sostiene la decontribuzione.

I numeri dei singoli interventi però sono ancora mobili. E troveranno pace solo dopo la definizione del ricco capitolo fiscale. Il suo primo compito è di gestire la ripartenza dei 50 milioni di cartelle e avvisi fin qui sospesi dallo stop alla riscossione: stop che dovrebbe essere allungato con un minidecreto fino alla fine del mese, in attesa di misure più complete. Per dare più tempo al fisco si studia anche l'allungamento dei termini di decadenza (Sole 24 Ore di mercoledì): ma ad ammorbidire l'atterraggio potrebbero intervenire anche nuove misure di definizione agevolata e saldo e stralcio: se i conti torneranno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LE CIFRE IN GIOCO**



**IL NUOVO MAXI DEFICIT**

Il nuovo scostamento di bilancio che il governo chiederà al Parlamento per varare il decreto Ristori 5. Gli otto decreti leggi emanati finora per fronteggiare l'emergenza hanno assorbito 108,2 miliardi di deficit



**IL PACCHETTO LAVORO**

Le risorse che saranno assorbite dalle misure del decreto per il lavoro, a cominciare dal rifinanziamento della Cig Covid che sarà rinnovata così come le indennità per i lavoratori stagionali di turismo e sport



**AI RISTORI**

La dote che il nuovo Dl dovrebbe riservare ai ristori veri e propri. Gli interventi per la sanità potrebbero arrivare a 4 miliardi con priorità al piano vaccini per il quale saranno mobilitati 1,5 miliardi. Un miliardo è stato poi ipotizzato dalla voce enti locali



**I tempi.** Il voto sulla richiesta di disavanzo ora passerà in Parlamento, che dovrebbe votare mercoledì 20 gennaio, dopo l'esito dell'informativa del premier Conte prevista per lunedì alla Camera e martedì al Senato. La via degli aiuti all'economia resta legata alle sorti dell'esecutivo

**20 miliardi**

**MEZZOGIORNO**

L'anticipo di risorse del Fondo sviluppo e coesione è una fetta importante della dote destinata al Sud



**Verso il quinto Dl Ristori.** Il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri

## **Industria, al via gli incontri sui due Consorzi**

*Cominciate ieri con Anci e Upi le consultazioni sulla proposta di riforma della legge regionale 8 marzo 2007 sull'ordinamento dei Consorzi per lo sviluppo industriale. Alessandro Delli Noci, assessore regionale allo sviluppo economico: «La legge mira alla rifunzionalizzazione e alla riorganizzazione delle Asi attraverso la costituzione di soli due Consorzi: il Consorzio Bari Industria, che sfrutta le opportunità e i fondi di Bari Area metropolitana e la fusione degli attuali consorzi Asi di Foggia, Lecce, Brindisi e Taranto in un unico ente pubblico economico, Consorzio Puglia Industria».*



# Rt a 1,10 e le regioni chiudono Metà Italia in zona arancione

**Regole.** Nel nuovo Dpcm stretta fino al 5 marzo, divieto di asporto delle bevande nei bar dalle 18, stop agli spostamenti tra regioni fino al 15 febbraio e possibile riapertura per lo sci

L'Italia si prepara ai nuovi lockdown regionali colorandosi da domenica in gran parte di arancione e in qualche Regione di rosso. Il virus corre veloce con l'Rt che vola a 1,10 e le aperture sono rimandate almeno al prossimo 5 marzo quando scadrà il nuovo Dpcm ieri sul tavolo del Governo che conferma tutte le restrizioni degli ultimi decreti aggiungendone anche di nuove: dal divieto di asporto delle bevande nei bar e negli esercizi che fanno commercio al dettaglio (codici ateco 56.3 e 47.25) dopo le 18 - una misura per evitare la "movida" fuori da questi locali - alla proroga dello stop allo sci che però, in base a nuove linee guida validate dal Comitato tecnico scientifico, potrebbe veder riaprire gli impianti prima e cioè il 15 febbraio.

Nuove chiusure queste su cui ieri i governatori hanno manifestato tutte le loro preoccupazioni, in particolare sul nuovo divieto che riguarda i bar che secondo Stefano Bonaccini presidente delle Regioni non porta «vantaggi significativi» nella lotta al virus ma rischia di scatenare «tensione sociale ed economica sui territori». Il ministro degli Affari regionali Francesco Boccia ha assicurato comunque i ristori per tutti, compresi quelli «specifici per lo sci». Unica eccezione alle chiusure è quella dei musei che potrebbero riaprire dal 18 gennaio, rispettando i protocolli, ma solo nei giorni feriali e nelle (poche) Regioni



**Francesco Boccia.**

La crisi «non ci impedirà di correre per garantire tempi rapidi» sui ristori. Così il ministro per gli Affari Regionali. Si sta ragionando su ristori «specifici» per il settore dello sci e sono confermati «interventi cospicui» su bar, ristoranti e su tutte le attività penalizzate dalle chiusure

gialle. Nel Dpcm confermata anche la riapertura al 50% della scuola e fino a un massimo del 75 per cento dal prossimo 18 gennaio.

A confermare l'arrivo della terza ondata o la recrudescenza di una seconda lunga ondata mai andata via - ieri 17246 positivi e 522 morti - è l'ultimissimo dato sull'Rt (la velocità di trasmissione) che, come sarà certificato oggi dal report dell'Iss è salito fino a 1,10 (da 1,03 di solo 7 giorni fa). Tre o quattro Regioni potrebbero da domenica colorarsi di rosso: oltre alla Lombardia, il cui passaggio in zona rossa (tutto chiuso e autocertificazione in tasca per uscire) è quasi scontato, si unirà certamente la Sicilia che ieri per bocca del suo governatore Nello Musumeci ha chiesto al ministro della Salute Roberto Speranza le misure più stringenti per almeno due settimane. Ma a rischiare sono anche Calabria ed Emilia che insieme a Lombardia e Sicilia sono già arancioni. E in zona «arancione» (con bar e ristoranti chiusi e divieto di uscire dai Comuni) si uniranno anche Lazio, Friuli, Piemonte, Liguria, Marche, Veneto (già arancione), Puglia, Bolzano e Trento e forse Molise.

A decretare con più facilità lo scivolamento verso la zona arancione di oltre metà Italia sono i criteri più stringenti, compreso l'ultimo contenuto nel nuovo decreto Covid approvato mercoledì notte dal governo. Questo decreto oltre a introdurre

un nuovo criterio di assegnazione dei colori - si diventa arancioni se le Regioni sono definite a rischio alto (a prescindere dall'Rt) nei report dell'Iss - ha prorogato alcune misure che gli italiani hanno sperimentato durante le Feste. In particolare lo stop agli spostamenti tra le Regioni (anche se gialle) è stato ridotto al 15 febbraio rispetto alla prima versione del decreto entrato in consiglio dei ministri mercoledì sera che invece aveva indicato il 5 marzo. Data che però sarà da tenere in mente per un'altra restrizione già collaudata da Natale: la visita a casa di amici e parenti al massimo in due persone (esclusi gli under 14) sempre fino alle 22. Un orario di coprifuoco che resterà dunque in vigore sempre fino al prossimo 5 marzo come confermato sempre dal nuovo Dpcm che tra le altre misure cancella l'obbligo di quarantena per chi viene dall'estero introdotto durante le vacanze natalizie anche se si era fatto il tampone. Ora invece proprio grazie all'esito negativo di un tampone o a un test antigenico effettuato 48 ore prima di imbarcarsi in aereo sarà possibile entrare in Italia senza l'obbligo di quarantena.

Infine il Dpcm ufficializza l'introduzione della zona bianca (meno di 50 contagi ogni 100mila abitanti): qui potrà riaprire tutto in base ai protocolli e alle regole base (marcherina e distanziamento).



**Roberto Speranza.**

«I dati europei sono in significativo peggioramento. Lavoriamo insieme tempestivamente ad anticipare le restrizioni per evitare una nuova forte ondata», ha detto il ministro ieri nel suo intervento con le Regioni



# Taranto, la strategia turca per rilanciare il porto

## ATTIVITÀ MARITTIMA

La Yilport in sei mesi ha raddoppiato le linee dopo un lungo stop

**Domenico Palmiotti**

A sei mesi dal riavvio dell'attività dopo cinque anni di fermo totale, il terminal container del porto di Taranto, affidato in concessione ai turchi di Yilport che lo gestiscono con la società San Cataldo Container Terminal (Scct), raddoppia le linee feeder. Queste fanno capo alla compagnia francese Cma-Cgm partecipata da Yilport. Alla intramediterranea Turmed (Turchia, Malta, Italia, Tunisia), si è aggiunta Adrinaf (Algeria, Malta, Italia, Slovenia e Croazia), ma soprattutto nel terminal sta crescendo l'occupazione e si avviano all'operatività le gru di banchina. Già in esercizio la prima dello stock sottoposto a manutenzione. E ieri, intanto, è stato ufficializzato il decreto con cui il ministro Paola De Micheli ha nominato per un secondo mandato Sergio Prete presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto.

«Abbiamo riattivato i traffici intercontinentali e nel 2020 Taranto si è riposizionata sulle mappe internazionali dello shipping e dei traffici commerciali containerizzati quale hub strategico del Mediterraneo» dichiara Raffaella Del Prete, general manager della Scct. Certo, i volumi non sono ancora significativi, Tur-

med lavora soprattutto con l'import, «ma provate ad immaginare lo start up di un'azienda come la nostra in piena pandemia» commenta Del Prete. In effetti, ottenuta la concessione dall'Autorità portuale a fine luglio 2019, il terminal sarebbe dovuto partire ad aprile 2020, ma il Covid ha fatto slittare tutto a metà luglio. Le due linee feeder caricano e scaricano container in una serie di porti da dove poi le merci raggiungono le destinazioni finali. Turmed ha cadenza bisettimanale mentre Adrinaf settimanale. Quest'ultima da Taranto aggrancia i porti adriatici e quelli di Slovenia e Croazia aprendosi così ad ulteriori mercati.

«Rispetto al passato, il terminal - spiega Del Prete - sta anche diversificando i propri servizi inserendo gli special cargo e i project cargo, cioè quel tipo di merce che per peso e dimensioni non può essere trasportata in container». «Sono stati avviati e completati con successo - prosegue - sia un'attività di special cargo (spostamento e carico su nave di 2 piattaforme petrolifere), che una di general cargo». Si tratta in quest'ultimo caso dello scarico da una nave mercantile di oltre 100 tubi da circa 13 metri e dal peso di diverse tonnellate cadauno. «I tubi - spiega Del Prete - sono stati posizionati a piazzale per essere caricati su mezzi gommati e raggiungere le destinazioni finali. Nei primi 3 mesi del 2021 - sottolinea la general manager - avremo disponibilità importanti per l'attività del terminal: 2 gru di banchina e 4 gru di piazzale saranno operative entro febbraio». Queste consentiranno di

far arrivare al molo polisettoriale navi più grandi e quindi di aumentare il traffico. Sinora, invece, Yilport ha utilizzato le gru a bordo nave che hanno una capacità di movimentazione più limitata. Il personale al lavoro è costituito da 81 ex Taranto container terminal (la società di Evergreen che ha abbandonato il porto nel 2015). Ne restano altri 420 del bacino ex Tct da riassorbire, attualmente in carico all'Agenzia per il lavoro portuale.

Anche il porto di Taranto, come tutti gli scali, archivia un 2020 pesante. I dati del primo semestre indicano -31,3%: da 10,737 a 7,380 milioni di tonnellate movimentate. Mentre il bilancio del 2019 sul 2018 segnava -11,3%. «Tra Covid e crisi di ArcelorMittal, che nel 2020 ha prodotto il minimo storico con 3,4 milioni di tonnellate di acciaio, negativi il primo e secondo trimestre, segnali di ripresa invece nel terzo» commenta Prete. In quest'anno si attendono sia il decollo della Zona franca Doganale (seconda in Italia dopo Trieste) che l'avanzamento del progetto esecutivo del gruppo Ferretti che sullo yard ex Belleli, dopo la bonifica, costruirà yacht. «Ferretti è un nuovo intervento del Contratto istituzionale Taranto - afferma Mario Turco, sottosegretario alla presidenza del Consiglio, coordinatore del Contratto istituzionale Taranto -, con una previsione di risorse per oltre 170 milioni, di cui 35 per l'accordo di sviluppo, circa 60 per il completamento della bonifica dell'area e oltre 80 di investimenti privati».



# Pasta fresca, shopping Barilla a Londra

ALIMENTARE

Rilevata la Evangelists, il gruppo punta su un nuovo business e sull'e-commerce

Barilla si è comprata la pasta fresca inglese Evangelists. L'Italia che impara a fare le tagliatelle dai britannici? Non proprio: Pasta Evangelists non è un laboratorio di produzione qualsiasi, è stata fondata da un italiano, ed è uno dei più popolari marchi specializzati nella consegna a domicilio di pasta fresca e sughi pronti. Pasta-evangelists.com consegna in tutto il Regno Unito. Una porzione costa dalle sette sterline in su - ma ci sono anche delle formule in abbonamento, a prezzo fisso - e il prestigio è assicurato dal fatto di aver aperto una vetrina fisica nella Harrods Food Hall.

Barilla non vuole confermare il prezzo dell'operazione, ma i giornali inglesi parlano di un investimento da 40 milioni di sterline. Con questa mossa la multinazionale di Parma mira a consolidare la propria presenza nel Regno Unito. Il contatto con Pasta Evangelists è nato attraverso BLU1877, la società di venture capital di Barilla: Pasta Evangelists continuerà a operare come entità autonoma, guidata dal Ceo e fondatore Alessandro Savelli, e dai cofondatori Chris Rennoldson e Finn Lagun, che rimarranno azionisti della società.

Sempre la Gran Bretagna è stata recentemente al centro della riorganizzazione internazionale del gruppo: il riassetto ha previsto lo spostamento di 29 società estere del gruppo dall'Italia al Regno Unito sotto il controllo della Barilla International Limited, la nuova holding londinese che dovrà gestire anche lo sviluppo di un Digital Hub. Ed è proprio in questo contesto di spinta sui canali digitali per il marketing e la vendita, che si colloca anche l'acquisizione della piattaforma di Pasta



Da Parma a Londra. Lo stabilimento Barilla a Parma e, sotto, il box con cui Pasta Evangelists consegna in tutto il Regno Unito



## I NUMERI

**40**

**Milioni di sterline**

È il prezzo pagato da Barilla per acquisire Pasta Evangelists, secondo la stampa inglese

**1**

**Milione di porzioni**

Sono quelle consegnate nelle case inglesi da Pasta Evangelists nel 2020: rispetto al 2016, l'anno della sua fondazione, le vendite della piattaforma sono aumentate del 300%

Evangelists. Inoltre, ieri Barilla ha anche annunciato una collaborazione con Spotify per lanciare "Playlist timer", otto playlist brandizzate che contengono raccolte musicali la cui durata corrisponde al giusto tempo di cottura dei principali formati di pasta prodotti dal gruppo. Quando la musica si ferma, la cottura è ultimata e perfettamente al dente.

Nonostante un consumo medio procapite di soli 3,5 chilogrammi di pasta all'anno, la Gran Bretagna fresca di Brexit è tra i mercati internazionali più promettenti. Non solo il 71% degli inglesi mangia pasta almeno una volta alla settimana, ma una persona su quattro ne ha aumentato

il consumo durante il lockdown. «La crisi del Covid-19 - sostiene Gianluca Di Tondo, Cmo del Gruppo Barilla - ha cambiato comportamenti d'acquisto, modelli lavorativi e il modo in cui vengono distribuiti i prodotti. È in crescita la domanda di cibo fresco e di prima qualità, così come il boom dell'e-commerce e delle formule di abbonamento anche per prodotti e servizi legati all'alimentare. E il Regno Unito è al centro di queste dinamiche».

Dal 2016 Pasta Evangelists è specializzata nel delivery di box di pasta fresca di alta qualità in tutta la Gran Bretagna. nel 2020 le sue vendite sono aumentate di oltre il 300%, con oltre 1 milione di porzioni di pasta vendute a fronte delle 200 del 2016, cioè l'anno del suo lancio. Oltre che sul sito corporate, Pasta Evangelists.com, i suoi prodotti vengono distribuiti anche su Ocado, Amazon e Marks & Spencer. «Non vediamo l'ora, con il supporto di Barilla, di far crescere Pasta Evangelists attraverso l'internazionalizzazione e l'aumento della produzione», ha dichiarato il suo fondatore, Alessandro Savelli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA