



Rassegna Stampa 15 marzo 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it



LA VISITA

Ricevuto dal colonello Miulli e dagli altri ufficiali

● «La provincia di Foggia è una realtà molto importante ed è una provincia affascinante dal punto di vista territoriale. Non ci dobbiamo nascondere che ci sono problemi di criminalità comune ed organizzata, ma proprio in questo settore vorrei dare un messaggio positivo perché alla fine lo Stato è riuscito a reagire». Così il comandante generale dei carabinieri Teo Luzi, in visita al comando provinciale dei carabinieri di Foggia guidato dal comandante provinciale colonnello Michele Miulli.

«I carabinieri hanno messo

su una bella organizzazione, quindi siamo fiduciosi - ha evidenziato il generale - nel controllo delle devianze. Lo Stato si è reso conto che a Foggia c'erano problemi dal punto di vista della criminalità e ha reagito mettendo in piedi strutture importanti come la sezione della Dia (direzione investigativa antimafia), del Ros (raggruppamento operativo speciale), potenziato strutture investigative del comando provinciale e quindi la macchina dello Stato ha reagito in maniera positiva. Il lavoro da fare è ancora tanto. Il problema va affrontato su diversi fronti, da quello dell'associativismo criminale, passando per quello della tu-



«Nessun salto di qualità della mafia lo Stato sta fronteggiando bene i clan»

Il comandante generale dell'Arma dei Carabinieri, Teo Luzi, in visita a Foggia

tela dei cittadini, dalla criminalità comune all'attenzione alle amministrazioni comunali che talvolta, alcune, poche a dire il vero, non si comportano come dovrebbero nell'interesse dei cittadini. Poi c'è il grande tema del sequestro dei beni ai mafiosi. Siamo pronti, determinati e fiduciosi».

«Non penso ci sia un salto di qualità del sistema mafioso in provincia di Foggia. Penso

esattamente il contrario ovvero che lo Stato ha messo in piedi un'ottima organizzazione investigativa e giudiziaria. Il fenomeno lo conosciamo bene, siamo determinati e ovviamente operiamo in uno Stato di diritto con le regole di democrazia. Sono certo che riusciremo a controllare il fenomeno e auspicabilmente potremo ottenere risultati migliori rispetto al passato. Il cittadino fa sempre la sua par-

te. Mi sento di dire che il cittadino deve avere fiducia verso le istituzioni. Nessuno si aspetta che il cittadino faccia chissà cosa, ma che debba avere fiducia nelle istituzioni, magistratura, prefettura, forze dell'ordine che lavorano nel loro interesse», ha aggiunto Luzi che si è soffermato anche sul problema rifiuti: Non mi sento di dire che è la terra dei rifiuti. E' chiaro che nel Foggiano, come in altre realtà

anche del nord Italia, ci sono aree più compromesse dal punto di vista ambientale. Anche qui abbiamo strutture importanti, come i carabinieri del Noe (nucleo operativo ecologico), i carabinieri forestali che lavorano nell'interesse degli italiani. Facciamo le nostre indagini, i sequestri e credo che lavorando seriamente con grande determinazione anche qui c'è ampio margine di miglioramento».

L'economia

Spoki, la regina del marketing via WhatsApp star in America

di Luca Guerra
● a pagina 7

LA STARTUP

Marketing via WhatsApp, così la piattaforma Spoki ha stregato San Francisco

La società fondata da Pagliara vola negli Usa e conta di triplicare il fatturato entro il 2024: da uno a 3 milioni

di Luca Guerra

Abbinare una piattaforma usata su scala mondiale come WhatsApp, da un lato, e il marketing dall'altro. Da tre anni è possibile farlo grazie a un'idea made in Puglia, che ha conquistato anche gli Stati Uniti e San Francisco nel corso di InnovIt, il primo Italian innovation and culture hub promosso dalla Farnesina e coordinato dal Consolato italiano della metropoli californiana. Il merito è di Spoki, progetto nato a San Vito dei Normanni che si avvale di idee coltivate tra Milano e Torino dal suo ceo, il 42enne Giorgio Pagliara. Che ha studiato al Nord per poi tornare a casa e dar vita a una serie di startup di successo. Oggi guida una realtà imprenditoriale che dà lavoro a 24 dipendenti, con un'età media di 30 anni. Spoki offre una serie di funzionalità avanzate che ti permettono di automatizzare alcune comunicazioni, creare chatbot, inviare e programmare messaggi

massivi. Semplifica il dialogo con il customer care, riduce i costi del personale, consente di integrare WhatsApp nell'e-commerce e di automatizzarlo per inviare campagne promozionali con messaggi illimitati, applicando l'intelligenza artificiale. «Trovare il nome di una startup è una delle cose più difficili. È un derivato del verbo inglese *to speak*, ovvero *parlare*», racconta Pagliara di ritorno dagli States.

«Ci siamo affacciati a San Francisco con tanta voglia di imparare. Se lì c'è il centro delle startup mondiali non è solo per una questione di capitali, ma anche di attitudine. Lì si lavora dalle 80 alle 90 ore settimanali». Ingegnere aerospaziale, Pagliara è socio e cofondatore di altre realtà di impresa. Una di queste ha permesso di testare Spoki. Si chiama Quiz Patente. «Avevamo come target ragazzi 18enni, è una delle più usate sul mercato italiano, ma avevamo difficoltà a dialogare con loro: ci provavamo con le e-mail o con notifiche push sull'app, ma non erano azioni effica-

ci. A fine 2020 abbiamo visto che WhatsApp ti dava una Api (Application programming interface) e usandola abbiamo visto che funzionava. Abbiamo costruito un Mvp (Minimum viable product) e abbiamo iniziato a esplorare il mercato. Nei primi mesi non abbiamo venduto nulla, così a maggio 2021 ci siamo detti: "O facciamo 900 euro entro luglio o ci fermiamo". Ce l'abbiamo fatta e siamo qui».

Alle spalle c'è un 2023 chiuso con un fatturato di un milione di euro, alle porte un 2024 partito con l'obiettivo di triplicarlo. «Usiamo Meta, Google, LinkedIn e diverse piattaforme pubblicitarie», rac-



conta Alessandro Leo, digital marketing manager di Spoki. «Aiutiamo molte aziende nella relazione diventando l'hub che le sostiene in tutte le fasi, dal marketing alla vendita fino al supporto clienti. Il nostro responsabile marketing e il responsabile vendite sono di Roma e di Bologna. C'è una migrazione al contrario, è un piccolo miracolo». Che ha oltre 1.000 clienti, soprattutto in Italia, tra e-commerce, retail, education e automotive.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA STORIA

ALLA CORTE DI MARANELLO

I BOLDI MADE IN ITALY

«Cerchiamo di spingere al massimo le tecnologie per dare il maggior piacere guida»
L'osmosi tra le divisioni Scuderia e Sports Car

RADICI PROFONDE

«Ad ispirare il nostro lavoro quotidiano ancora oggi gli insegnamenti e i valori trasmessi dal fondatore Enzo Ferrari»

Dagli studi nel Politecnico all'accelerazione in Ferrari

L'ingegnere Antonio Trotta è il responsabile del gruppo che lavora su motori, cambi e trasmissione della «rossa»: «Per me è un sogno»

di GIOVANNI LONGO

Quando incrociate per strada una Ferrari, sappiate che a guidare il gruppo di lavoro che seleziona le componenti di un motore-opera d'arte, simbolo dell'Italia nel mondo, c'è l'ingegnere barese Antonio Trotta, 50 anni, in Ferrari dal 2016. La formazione al Politecnico di Bari, la laurea in ingegneria meccanica, l'esperienza in Bosch iniziata nella zona industriale, per terminare 15 anni dopo a Torino, l'approdo, infine, nel tempio di Maranello. Con ruoli di responsabilità.

«Ricordo ancora quando per la prima volta sono entrato nello stabilimento, l'emozione di allora la rivivo ogni giorno - racconta Trotta - perché quando da ragazzo vedevo una Ferrari in un certo senso sentivo che un giorno avrei lavorato qui dove sono». Quasi una premonizione. Obiettivo raggiunto grazie a tanta fatica, lavoro, dedizione, impegno e sacrifici. Un percorso il suo, un'accelerazione dopo l'altra, iniziato a Bari con l'iscrizione a ingegneria meccanica dopo il diploma al liceo scientifico Fermi. «La formazione che ho ricevuto al Politecnico è stata fondamentale - racconta Trotta - non solo per gli aspetti tecnici. Ciò che ho imparato è il metodo, la capacità di rimanere concentrato dando le giuste priorità, e di risolvere i problemi, mantenendo mente aperta e continua voglia di imparare, ciò che conta nel mondo del lavoro».

Seconda metà degli anni Novanta, Bosch apre a Bari. Qui si produce il common rail, tecnologia all'epoca rivoluzionaria per i motori diesel. Prima uno stage in azienda durante l'università irrobustito con un corso di tedesco tra i banchi del Politecnico, quindi l'assunzione due mesi dopo la laurea. «Entra in produzione. Dopo un po' di gavetta mi venne assegnata la responsabilità del centro prototipi e di una linea di montaggio In pratica, dopo Fiat e Mer-

cedes che fecero da apripista seguivo 11 clienti, praticamente tutte le case automobilistiche». Da Bari a Torino, il passo è (relativamente) breve: prima responsabile qualità, poi il passaggio alla logistica (approvvigionamento delle componenti). Ultima tappa intermedia verso il sogno che si realizza. «Ci sono voluti 5 colloqui e una selezione durata un anno per l'arrivo in Ferrari, una occasione che non volevo assolutamente perdere. Avvertivo il peso della responsabilità, ma mi affascinava troppo l'idea di sentirmi parte di un'azienda che consegna nelle mani di un cliente un prodotto finito. Figurarsi se quell'oggetto è una Ferrari...».

Gennaio 2016, la casa di Maranello è al lavoro su una piattaforma di "supplier quality" la cui responsabilità viene affidata all'ingegner Trotta appena entrato in azienda. «Mettendo in relazione più velocemente e in modo efficace fornitori, clienti e azienda sono migliorate le performance su qualità e tempi di consegna». Già, migliorarsi ancora. Uno degli insegnamenti di Sergio Marchionne con il quale da queste parti non era impossibile scambiare due battute. «Beh, non esageriamo... L'ho incontrato un paio di volte parlando in tutto non più di 5 minuti...». Quanto basta per avere una ulteriore conferma su ciò che è arcinoto: «Un uomo di un carisma incredibile, risultati e strategie parlano per lui. Un manager duro ed esigente, ma al tempo stesso brillante e geniale».

Il tempo passa, c'è da mettere in cantiere, pardon in... officina una nuova sfida. «Ferrari è un'azienda che investe tanto sulle persone e sul capitale umano, addirittura anticipando le aspirazioni dei collaboratori». L'ingegner Trotta diventa responsabile di un settore degli acquisti. «All'inizio mi occupavo delle componenti per realizzare le trasmissioni e la parte ibrida. Oggi sono il responsabile del gruppo che segue motori, cambi e trasmissione. Sostanzialmente cerchiamo in tutto il mondo fornitori che ci aiutino a mantenere l'eccellenza». Ferrari, che ha

già in gamma quattro modelli plugin hybrid (alimentazione a benzina ed elettrica delle famiglie SF90 e la 296) è al lavoro sulla prima vettura completamente elettrica che sarà presentata nel 2025. «Cerchiamo di spingere al massimo le tecnologie a disposizione per dare il maggior piacere guida ai nostri clienti, inoltre pur essendo un'azienda relativamente piccola nel panorama automotive, puntiamo fortemente sulla sostenibilità e carbon neutrality», spiega Trotta.

A proposito di elettrico, Ferrari a parte, questo tipo di alimentazione rappresenta davvero il futuro delle auto mass market o siamo di fronte a una bolla? «Premetto che ne ho provate un paio ma solo per brevi periodi. Quello che posso dire è che vanno capite e utilizzate diversamente dalle vetture con motore tradizionale. Indubbiamente occorre fare una pianificazione più accurata soprattutto di viaggi lunghi tenendo presente ubicazione delle colonnine di ricarica e tempo per la stessa. Per quanto riguarda invece il settore delle auto sportive di lusso noi ci crediamo, al punto che gli stabilimenti di Maranello si stanno allargando per ospitare un "E-building", dove verranno realizzate anche alcune componenti del motore elettrico». Con una grande osmosi tra Scuderia e Sports Car. «One team, One Ferrari - precisa Trotta - facciamo tutti parte della grande famiglia. Ad ispirare il nostro lavoro quotidiano sono ancora oggi gli insegnamenti e i valori trasmessi dal fondatore Enzo Ferrari, sempre attualissimi e costantemente ripresi dal nostro CEO Benedetto Vigna».

Una famiglia molto particolare anche



perché, quando i piloti non sono impegnati nella stagione, alcuni pranzi possono diventare molto speciali... «Una delle prime volte a mensa, accanto a me si siede Vettel... Più volte è capitato di incontrare in mensa Raikkonen e Leclerc. Sainz, invece, non l'ho ancora visto». A proposito, da molte (troppe) stagioni il cavallino in pista è meno rampante. La nuova stagione è appena iniziata. «Da tifoso spero che questa sia quella del riscatto» si augura Trotta, neanche a dirlo, grande appassionato di automobilismo. È il momento di parcheggiare e spegnere i motori, prima però tre domande rapidissime: Pilota preferito? «Due, Senna e Schumacher». La Ferrari più bella? «La SF90». Colore? Che domande, rossa!».



MITO FERRARI

L'antico ingresso di Maranello. In basso l'ingegnere meccanico Antonio Trotta, 50 anni, barese, responsabile del gruppo della divisione Sports Car che cerca in tutto il mondo le migliori componenti di motore, cambio e trasmissione, accanto a una fiammante SF90 XX. Formazione tra liceo scientifico Fermi e Politecnico, assunto in Bosch due mesi dopo la laurea, approda in Ferrari, nel 2016.



Treni in tilt, Pasqua amara Turismo: le prime disdette

Aerei, impennata di tariffe. Stefano: da Roma a Bari come per New York

Convogli semivuoti, molti treni cancellati. Non solo: acquistare un ticket online è impresa difficile. L'impatto dell'interruzione della tratta Lecce-Bari-Caserta-Roma, per una frana in galleria, si traduce in ritardi e disagi. I lavori dureranno un mese: operatori turistici preoccupati in vista della Pasqua. Segnalate le prime disdette. Problemi anche sui voli. Il senatore Stefano segnala con un post: 450 euro da Roma a Bari, come per andare a New York. **De Bernart e Martella alle pagg.2 e 3**

L'allarme degli operatori turistici: «Pasqua, arrivano le prime disdette»

Rita DE BERNART

Pochi collegamenti, orari scomodi, frequenti ritardi, cantieri e interruzioni sulle strade principali e in ultimo la frana che ha reso inagibile il tratto di rete ferroviaria da Foggia a Caserta. Quando ai nei del sistema di trasporto regionale si aggiungono i capricci della natura il risultato è un territorio quasi completamente isolato: con inevitabili ricadute negative e disagi a catena in tutta la Puglia per cittadini e imprese. Un danno notevole, e se accade a due settimane dalle vacanze pasquali, con famiglie, pendolari, studenti e turisti che si accingono a raggiungere la Puglia o a viaggiare verso altre regioni, la beffa è persino peggio.

Sono bastati appena tre giorni per avere le prime avvisaglie: venendo meno il collegamento ferroviario, o meglio la possibilità di un viaggio senza la staffetta treno - bus, bus - treno, è aumentata la richiesta di voli che, però, sono pochi e la corsa al biglietto ha fatto schizzare alle stelle le tariffe: la tratta Brindisi Roma costa bontà dell' algoritmo - quanto un volo intercontinentale. È la legge del mercato. Alternative? Poche o nessuna. Soprattutto per chi ha necessità di muoversi in giornata per lavoro, per questioni di salute o formazione e per chi vuole trascorrere un weekend festivo rilassante. In questo caso, quanti rinunceranno al viaggio?

Se lo chiedono gli operatori turistici che già in qualche caso si trovano a gestire delle disdette. «I disagi sono molteplici

ci - spiega Pierangelo Argenterieri di Federalberghi Brindisi - un po' legati al costo dei voli che è pazzesco, oltre a tutto il resto; considerando inoltre i lavori sulla strada principale, la A16, che non facilitano gli spostamenti. In linea di principio soprattutto per chi ha delle vacanze brevi vuol dire aumentare i tempi di percorrenza e ridurre la vacanza. La considerazione che faccio di fronte a queste situazioni è che il Pnrr ha fallito prima ancora di cominciare perché se punta a rendere un territorio efficiente dal punto di vista digitale e della sostenibilità, la realtà è che i voli sono sempre meno, caso Ita, i collegamenti ferroviari non sono all'altezza e quindi tutto come sempre è disatteso».

Il rischio è anche di arrivare al ponte del 25 aprile - con la Pasqua in mezzo - senza aver ripristinato lo stato dei luoghi. «Per oltre trenta giorni non ci saranno i collegamenti, se non con pullman sostitutivi - dice Massimo Salomone, coordinatore Confindustria turismo Puglia - . Stiamo vedendo nelle nostre agenzie che in tanti stanno provando a disdire i biglietti dei treni e prendere i voli. Sappiamo bene però che i voli disponibili sono pochi e i posti destinati a low cost altrettanto, la forte domanda fa dunque schizzare le altre tariffe. Il nostro timore è che con la Pasqua di mezzo, i danni aumenteranno: molti turisti che dovevano venire da Roma, gli stranieri che fanno il tour e si spostano dalla Capitale in treno in giornata, potrebbero annullare la

prenotazione e magari andranno altrove; lo stesso chi viene da Napoli per il weekend. Senza contare il disagio per studenti, lavoratori, famiglie. Questi imprevisti fanno comprendere quanto siano importanti i collegamenti, noi ci teniamo tanto al discorso infrastrutturale per questo proviamo sempre a tenere alta l'attenzione. Fino a quando non riusciremo ad avere collegamenti più agevoli, in questi casi la Puglia rimarrà quasi isolata e raggiungibile solo su gomma. Finché non avremo l'alta capacità saremo periodicamente soggetti a questi problemi».

Insomma quanto accaduto evidenzia un sistema a più falle che frena anche lo sviluppo turistico. «La natura purtroppo non si può gestire, capita raramente ma può succedere - commenta Giancarlo De Venuto di Asshotel Puglia - ; questo disagio però è il dazio che si paga per non avere collegamenti in più direzioni, aerei e voli frequenti, strade scorrevoli e ben fatte e ferrovie adeguate. C'è da dire poi che c'è anche uno sbilanciamento incredibile tra le rotte su Bari e Brindisi, in un rapporto da uno a cinque. Il



danno è tanto perché la tratta è proprio quella che collega a Roma e Napoli; occorre comprendere che il nodo dei trasporti è fondamentale perché il turismo abbia uno sviluppo economico migliore di quello che abbiamo oggi. E parlo non solo di ricettività ma anche di tutte le attività e i segmenti legati ai flussi turistici, e quindi all'intero territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DS5386

“
Il Pnrr
ha fallito
prima
ancora
di
iniziare

Pierangelo
Argentieri



DS5386

“
Molti
stanno
provando
a bloccare
un volo
È difficile

Massimo
Salomone



5386

“
Trasporti
decisivi
per
il settore
Si deve
intervenire

Giancarlo
De Venuto