



Rassegna Stampa 31 luglio 2024

Il Sole **24 ORE**

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

1Attacco.it

La ripresa In tre mesi +0,2%, la Germania arretra

Industria giù, il turismo va Il Pil continua a crescere

di **Federico Fubini**

L'industria è in recessione da 16 mesi, ma le presenze di stranieri sono in aumento del 14% sul 2023. Da aprile, con l'ultima stretta al Super-

bonus, il fatturato delle costruzioni sta calando; intanto solo nei primi due mesi dell'anno i turisti stranieri hanno speso il 20% più di un anno fa e possono contribuire al 15% del prodotto lordo italiano.

Il turismo traina l'economia Ma frena la spinta di manifattura e costruzioni Pesa l'extra costo dell'energia

Il Paese batterà le stime dell'Fmi. Le incognite del 2025

Scenari

Anche l'agricoltura sembra in calo strutturale, quest'anno. Eppure l'esplosione degli affitti brevi nelle città è diventata talmente pervasiva ed endemica da aver creato un nuovo cetto diffuso di piccoli redditi, ma a Roma è nata anche un'associazione di residenti («Riabitiamo Roma») che si ribellano all'assedio turistico un po' come già accaduto a Barcellona e in altre città della Spagna.

Benvenuti nell'Italia a due velocità: quella attualmente in declino dell'industria e della manifattura e l'altra in piena esplosione del turismo e dei servizi professionali. Inclusi, fra questi ultimi, i sempre più introvabili taxisti romani che denunciano redditi lordi — nota l'economista dei trasporti Andrea Giuricin — da mille euro al mese.

Poiché si tratta di un unico Paese, la sintesi fra le sue due anime produce in questa fase una crescita magari mediocre eppure positiva. Ieri Istat ed Eurostat, gli istituti statistici dell'Italia e dell'Unione europea, hanno certificato che nel secondo trimestre dell'anno l'attività economica ha rallen-

tato senza fermarsi. L'Italia ora cresce molto meno della Spagna, poco meno della Francia e della media dell'area euro; ma se non altro cresce, mentre la Germania arretra. Il passo avanti del prodotto lordo è stato dello 0,2% rispetto al primo trimestre, che a sua volta aveva segnato un progresso dello 0,3% sull'ultimo scorcio del 2023. Ma allora, fra gennaio e i primi giorni di aprile, moltissime famiglie italiane erano corse ad acciuffare l'ultima coda di Superbonus per le ristrutturazioni immobiliari e avevano attivato nuovi lavori edili per poco più di venti miliardi di euro.

Adesso, per la prima volta dalla pandemia, l'economia italiana sta cercando di crescere (quasi) senza effetto Superbonus e senza generare debito pubblico a intensità da tarda prima Repubblica. E il risultato è un bicchiere mezzo pieno. Senz'altro non si sta vedendo in questa fase l'affossarsi dell'intera economia dopo la stretta agli incentivi fiscali, come alcuni previsori credevano. Non a caso il Paese sta smentendo in meglio le previsioni del Fondo monetario internazionale, che vede una crescita di appena 0,7% sull'intero 2024. In realtà 0,7% è la crescita che l'Italia ha già

acquisito nei primi sei mesi (benché all'inizio ancora molto spinta dal Superbonus), dunque non sarebbe strano se alla fine il prodotto lordo dell'intero 2024 salisse anche oltre l'1% atteso dal governo.

Allo stesso tempo, le incognite e le difficoltà non mancano. La più vistosa viene da una crisi dell'industria di cui non si vede l'uscita. Oggi i settori produttivi a maggiore consumo di energia — chimica, materiali edili, lavorazioni dei metalli, carta e packaging — scontano un costo dell'elettricità che a giugno era del 42% più alto che in Germania, del 174% più alto che in Francia e dell'84% più alto che in Spagna. Le circa mille fonderie del Paese, che forniscono metalli industriali a tutti gli altri settori, rispetto a un anno fa hanno perso un decimo del fatturato. «Sono tendenze che non avevamo mai visto — dice il presidente di Assofond Fabio Zanardi —



Sono calati gli ordini nei settori delle macchine agricole, delle macchine movimento terra, nella meccanica. Persino chi fabbrica turbine eoliche preferisce approvvigionarsi fuori dall'Europa».

Resta dunque da capire nei prossimi mesi e nel 2025 quali saranno i motori per proseguire la ripresa; quale sia la strategia-Paese dell'Italia. Affidarsi solo al turismo significa accettare un numero fuori proporzione di posti precari, mal pagati e poco qualificati. Puntare solo sul commercio estero lascia il fianco scoperto all'aggravarsi delle tensioni geopolitiche: la Cina sta già chiudendo ai prodotti occidentali (meno 3,6% l'export dell'Italia nel 2024, meno 5,7% quello dell'Unione europea), mentre anche l'America rischia di diventare protezionista se Donald Trump tornasse alla Casa Bianca. Fare spesa e crescita in deficit non sarà più possibile, ora che si riattivano le regole europee di bilancio. La chiave per il Paese è nei costi dell'energia, da ridurre per famiglie e imprese: servirebbe un'efficacia nella spesa del Piano nazionale di ripresa, che per ora si fa attendere.

IL BILANCIO DEL PRIMO SEMESTRE, ORDINI RECORD PER OLTRE 43 MILIARDI

Leonardo, crescono Grottaglie e Foggia

● Leonardo fa registrare una performance in crescita e a doppia cifra nel primo semestre dell'anno. Confermata la direzione per il 2024 e portafoglio ordini record per oltre 43 miliardi. Il Consiglio di amministrazione della società italiana attiva nei settori della difesa, dell'aerospazio e della sicurezza, si è riunito ieri sotto la presidenza di Stefano Pontecorvo e ha esaminato e approvato all'unanimità i risultati del primo semestre 2024.

«I risultati del primo semestre mostrano una crescita a doppia cifra sulle principali metriche del Gruppo. In questi mesi abbiamo anche raggiunto traguardi importanti nel rafforzamento delle alleanze internazionali assumendo un ruolo attivo nella promozione della Difesa Europea. L'accordo con Rheinmetall rappresenta un'opportunità unica per lo sviluppo della nuova generazione di sistemi di difesa terrestre», ha dichiarato Roberto Cingolani, amministratore delegato e direttore generale di Leonardo.

Buona la performance della Divisione Aerostrutture di cui fanno parte i siti pugliesi di Grottaglie e Foggia e quelli campani di Pomigliano D'Arco e Nola. Il Settore Aerostrutture, fanno sapere da Leonardo, evidenzia un incremento dei volumi, con risultati in linea al primo semestre 2023. Dal punto di vista industriale sono state effettuate consegne per 23 sezioni di fusoliera per il programma Boeing 787 in crescita rispetto alle 18 fusoliere consegnate nello stesso periodo del 2023.

Il settore registra un importante incremento rispetto allo scorso anno, beneficiando della ripresa degli ordini per fusoliere Boeing e ATR e dell'incremento degli ordini Airbus. Di recente Leonardo ha firmato, presso la sede di Unindustria a Roma, in maniera unitaria con le organizzazioni sindacali, l'accordo per la gestione del rallentamento produttivo del programma Boeing 787 e per il rilancio dello stabilimento di Grottaglie. Scongiurata l'ipotesi di chiusura iniziale, il sito continuerà ad essere operativo con una riduzione parziale delle attività produttive legate al programma Boeing 787.

Il rallentamento della crescita del rateo produttivo e delle consegne del Boeing 787 ha imposto l'adozione di questa misura contingente per allineare temporaneamente la capacità produttiva alle ridotte esigenze del programma nel breve periodo.

[Red. P.P.]



COLOSSO Lo stabilimento foggiano

Il Presidente di **Confindustria Puglia**, **Sergio Fontana**

“Necessaria una politica di contenimento della spesa pubblica e di incentivazione del lavoro”



“Necessaria una politica di contenimento della spesa pubblica e di incentivazione del lavoro”: ecco la ricetta, in questa intervista che ci ha concesso, del Presidente di **Confindustria Puglia** dottor **Sergio Fontana** per far fronte ai rilievi mossi al nostro Paese (e non solo) sull' eccesso di deficit pubblico calcolato e stimato nell' ordine del sette per cento: troppo.

Presidente Fontana, la Commissione europea ci bacchetta e dice che facciamo troppo deficit e quello che si prevede è alto...

“Ha ragione e sono preoccupato da questo. Significa poca libertà di movimento e soprattutto una zavorra pesante. Tutto ciò ha ricadute negative su settori come istruzione e sanità ad esempio, e crea problemi alla economia in generale”.

Che cosa accade?

“Che riusciamo di fatto solo a pagare gli interessi sulla sorte capitale, ma il debito lo teniamo sempre. E' come una famiglia che contrae un mutuo e lavora solo ed esclusivamente per saldare gli interessi

e non la sorte capitale, rimarrà sempre indebitata”.

Da che dipende questo eccesso di deficit?

“Da anni di spesa irresponsabile e di soldi gestiti male in modo irresponsabile, di investimenti a pioggia e non strutturali e penso ai tanti bonus inutili, all' assistenzialismo dannoso, e alla inesistente visione strutturale della economia, mancanza di piano industriale ed energetico. Insomma, situazioni che in economia sono patologiche”.

Che fare?

“Detto che la situazione non è semplice, a mio avviso le linee di intervento sono due: tagliare la spesa pubblica improduttiva, quella che non crea vantaggio. Ovvio che non possiamo ridurre le spese su alcuni servizi pubblici come istruzione e sanità, sarebbe irresponsabile. Bisogna eliminare i costi superflui e in politica ed amministrazione ce ne sono tanti. Poi, ecco il secondo livello, riguarda le politiche del lavoro. Dare occupazione ha due vantaggi: il primo è che si riduce la povertà e si favoriscono i consumi. Ma abbiamo un altro lato positivo e cioè un maggiore introito fiscale a beneficio dello Stato e della collettività. Inoltre bisogna decisamente lottare contro la evasione fiscale che in Italia ha raggiunto livelli intollerabili. Non è solo la macro evasione, ma anche quella sistematica, dell'elettricista che non fa la fattura, del medico che ti dice



tanto con fattura, e una cifra diversa senza. E' un fatto culturale".

Che fare?

"Ridurre e persino azzerare l' uso del contante e rendere tutto tracciabile, persino il caffè del bar con moneta elettronica".

E chi non ha il conto corrente?

"Lo Stato faccia un accordo con Abi, la associazione dei banchieri, per dare a tutti un conto corrente senza spese. Un' altra situazione da eliminare radicalmente sono i condoni, un sistema che incoraggia i furbetti e la illegalità, premia chi non ha rispettato la legge e danneggia i cittadini e gli imprenditori onesti".

Infine, in data 25 aprile, è stata scattata l'ennesima foto vergogna all'aeroporto di Bari con i turisti in attesa del taxi che non arriva, come risolverlo?

"E' una situazione negativa che danneggia l'immagine della Puglia turistica. Mi auguro che il sindaco Leccese che conosco e stimo da tempo, riesca a risolvere il problema di concerto con i tassisti, penso a doppie e triple licenze e turni e soprattutto si incoraggi ed aumenti il servizio pubblico, autobus pubblici e privati, oltre l'orario attuale e in connessione con l'orario di atterraggio dei voli serali e notturni. Tornare dall' aeroporto in centro non deve essere un'avventura. Sono sicuro che l'attuale sindaco ce la farà".

Bruno Volpe

ANAS

Lavori al casello A14 Protesta di Episcopo



La Sindaca di Foggia **Maria Aida Episcopo** e l'assessore ai Lavori Pubblici **Giuseppe Galasso** hanno inviato nella giornata di oggi una comunicazione urgente all'ANAS Spa - Struttura Territoriale Puglia per avere informazioni sullo stato dell'arte dei lavori di manutenzione che avrebbero dovuto interessare lo svincolo autostradale del casello A14.

"Sono sempre più frequenti - si legge in una nota di Palazzo di Città - le doglianze che ci pervengono, si rappresenta come lo stato manutentivo in essere, specie nella corrente stagione estiva caratterizzata da elevati flussi veicolari in ingresso/uscita dal casello A14 - Foggia, diretti alle località turistiche della provincia, trasmetta all'utenza un'immagine conservativa dei luoghi che crea nocumento sia all'immagine turistica della Capitanata, e ancor di più della città di Foggia servita direttamente dall'autostrada". "È necessario - conclude il comunicato - intervenire con urgenza per risolvere la situazione e offrire ai cittadini e ai visitatori infrastrutture più confortevoli e accoglienti. La nostra amministrazione è in continuo dialogo con le autorità competenti per assicurare che i lavori di manutenzione vengano avviati e completati con la massima celerità, in modo da costruire una città più sicura e vivibile per tutti".

Via al decreto per il raddoppio della Foggia - San Severo



La Salandra

Arriva l'ok dal Governo e dal vice ministro ai Trasporti on. **Bignami** al raddoppio della Foggia - San Severo, un tratto già interessato

da lavori di adeguamento per 119 milioni di euro, che riguardano però al momento solo le complanari. "Dopo anni di attese e speranze, dopo decine di decessi su quella che è diventata la pericolosissima statale 16, finalmente viene approvato l'allargamento della carreggiata, permettendo due corsie per senso di marcia, vale a dire l'unico intervento in grado di restituire sicurezza a quel tratto", fa sapere il deputato **Giandonato La Salandra**, firmatario di un ordine del giorno accolto dal Governo, che impegna l'esecutivo a prevedere proprio la doppia corsia per la statale 16 tra Foggia e San Severo, all'interno del decreto infrastrutture. I lavori di raddoppio dovrebbero riguardare il medesimo tratto di realizzazione delle complanari, ovvero il tratto compreso tra il km 651,000 (allaccio tangenziale di San Severo) e il km 670,500 (allaccio con la tangenziale di Foggia) per uno sviluppo complessivo di circa 22,5 chilometri.

Avviso pubblico per la Digitalizzazione degli archivi di edilizia privata dei Comuni pugliesi



Presentato l'Avviso di selezione per il finanziamento di proposte progettuali finalizzate alla digitalizzazione degli archivi di edilizia privata dei Comuni pugliesi. L'avviso, con una dotazione finanziaria iniziale di 20 milioni di euro nell'ambito dell'Azione 1.8 "Interventi di digitalizzazione della P.A. e diffu-

sione di infrastrutture e servizi digitali a favore di cittadini ed imprese" intende supportare i Comuni pugliesi nella realizzazione di progettualità per la completa digitalizzazione degli archivi di edilizia privata, a oggi ancora in gran parte esclusivamente cartacei. Le proposte progettuali dovranno prevedere: la digita-

lizzazione delle pratiche di edilizia privata; l'indicizzazione e la metadateazione dei documenti, nonché la connessione al fascicolo virtuale, per consentire la costituzione di un archivio su infrastruttura cloud, i cui dati e documenti digitali saranno resi disponibili, tramite servizi appositamente sviluppati, agli operatori comunali che avranno un accesso privilegiato e sempre disponibile alla documentazione edilizia, con il conseguente miglioramento dei livelli di performance. La costituzione di un archivio digitale consentirà l'integrazione con gli applicativi gestionali in uso presso i Comuni e la realizzazione di nuovi servizi online qualificati in favore dei cittadini, dei professionisti e delle imprese del settore (agenzie immobiliari, notai, tecnici, ecc) consentendolo scambi di infor-

mazioni e documenti in maniera semplice e rapida, con particolare attenzione ai temi della fruibilità, usabilità e accessibilità dei servizi digitali. Le proposte progettuali dovranno prevedere la dematerializzazione di almeno il 50% dei metri lineari della consistenza di pratiche di edilizia privata, presenti esclusivamente in forma cartacea alla data di presentazione dell'istanza di finanziamento, nonché includere sistemi e processi che garantiscano la corrispondenza tra originale cartaceo e copia digitale, nel rispetto della normativa di settore. Il contributo massimo è determinato in relazione alla fascia di popolazione residente: da 250 mila euro per i Comuni fino a 30 mila abitanti fino a 900.000 euro per i Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti.

Leonardo, ordini a 10,3 miliardi Giù il debito, balzo dei margini

Difesa

L'Ad Cingolani conferma l'intenzione di fare la Jv paritetica con Rheinmetall

Vertice concentrato su potenziali acquisizioni, come Iveco Defence

Gianni Dragoni

ROMA

«Ora siamo impegnati a chiudere la joint venture con Rheinmetall, che speriamo di creare entro la fine di settembre. Poi analizzeremo la situazione di Iveco Defence, valuteremo se ci sono le possibilità per ulteriori sinergie». L'attenzione del vertice di Leonardo, guidato da Roberto Cingolani, è sulle alleanze internazionali e su potenziali acquisizioni, mentre i conti del gruppo beneficiano dell'effetto-guerra.

Nel primo semestre il consolidato di Leonardo evidenzia incrementi a due cifre per ordini (+15,6% a 10,32 miliardi di euro), ricavi (+10,9% a 7,98 miliardi), margine Ebita (+13,3% a 503 milioni), rispetto al pro-forma del primo semestre 2023. Ma il risultato netto ordinario è diminuito, -6,4% a 189 milioni. I debiti finanziari netti sono scesi a tre miliardi, 637 milioni in meno di un anno fa.

Al termine del cda che ieri ha approvato la relazione semestrale l'a.d. ha detto agli analisti che la priorità è costituire la Jv paritetica con la tedesca Rheinmetall per gli armamenti terrestri da vendere all'Esercito.

Nessun contratto ancora è stato firmato. «L'ordine di grandezza del business italiano è sui 20 miliardi, spalmati in 10-15 anni», ha detto Cingolani, riferendosi alla previsione di vendere all'Esercito carri armati e blindati di fanteria basati su due piattaforme di Rheinmetall, il Panther Kf51 e il Lynx: «La consegna dei primi carri armati» «sarà tra due o tre anni». «Se guardiamo al mercato estero abbiamo un potenziale abbastanza grande», con la partecipazione italiana al futuro carro armato pesante europeo, il «Main battle tank» (Mbt),



TRE GRUPPI

La scelta Nato per l'elicottero

La Nato ha scelto tre gruppi di industrie dell'aerospazio per lo studio dell'elicottero militare del futuro. L'agenzia di supporto e acquisti dell'Alleanza atlantica (Nspa) ha ufficializzato la scelta di Airbus, Sikorsky (Lockheed Martin) e Leonardo, insieme a Bell, «per eseguire studi dettagliati sul concetto di piattaforma» del futuro elicottero medio multimissione.

Come anticipato dal Sole 24 Ore il 10 luglio, la gara del programma «Next generation rotorcraft capability» (Ngcr) è stata assegnata ai principali costruttori mondiali di elicotteri, su sei domande presentate. Non ha partecipato Boeing, alle prese con criticità negli aerei commer-

Difesa.

Oltre le attese la prima semestrale del gruppo Leonardo

avere un senso «economico, altrimenti sarebbe un'operazione politica», ha precisato Cingolani.

L'a.d. ha citato «la firma a Farnborough, la settimana scorsa, del Memorandum d'intesa con Airbus per sostenere l'Nh90 nel prossimo decennio», anticipata dal Sole 24 Ore del 28 luglio. Con Airbus inoltre è in arrivo «un ampliamento della collaborazione nelle aerostutture, ci sarà una nuova linea per fornire la parte posteriore dell'A220, «non sarà a Grottaglie», il sito azzoppato dalla crisi del Boeing 787.

Elettronica ed elicotteri hanno trainato i conti. Leonardo ha detto che nel semestre sono stati fatti risparmi per 90 milioni, superiori all'obiettivo, i risultati previsti per l'intero anno (guidance) sono stati confermati. Un analista ha chiesto perché non è stato migliorato l'obiettivo di redditività, la Cfo Alessandra Genco ha risposto che i maggiori risparmi hanno compensato le perdite nelle aerostutture «superiori a quanto preventivato» e «c'è anche Thales Alenia Space», che perde nella produzione di satelliti per telecomunicazioni.

promosso da Francia e Germania. In questo caso «il business sarà di 40-50 miliardi nel prossimo decennio».

Si sono intensificate le voci di una possibile vendita di Iveco Defence (Idv) a Leonardo, che in marzo aveva smentito. «Non ci sono chiusure a priori ma ci devono essere sinergie tecnologiche, vantaggi industriali» e l'operazione deve

ciali, dal B/37 al B/87.

L'agenzia non ha ufficializzato il valore dei contratti di studio, previsti in circa 5,7 milioni di euro l'uno. Nei raggruppamenti prescelti ci sono altre aziende italiane, Elt con Sikorsky e Magnaghi con Airbus (G.D.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel primo semestre ricavi (+10,9% a 7,98 miliardi), margine Ebita (+13,3% a 503 milioni)

L'utile netto di competenza del gruppo è di 526 milioni, più del doppio dei 196 milioni della prima metà del 2023, ma l'incremento è solo un effetto contabile, dovuto alla plusvalenza di 366 milioni rilevata a fair value della partecipazione in Telespazio, perché consolidata dal 1° gennaio. Il titolo è salito dell'1,8% a 22,64 euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ferrovie, al via 46 milioni di lavori per il raddoppio tra Bari e Barletta

Infrastrutture

Otto anni dopo la tragedia tra Andria e Corato aperto il cantiere per l'ultima tratta

Vincenzo Rutigliano

Otto anni dopo la tragedia ferroviaria che il 12 luglio del 2016 provocò la morte, tra Andria e Corato, di 23 persone ed il ferimento di 50, prendono il via i lavori per il completamento, per 46 milioni di euro, del raddoppio dei binari dell'ultima tratta, fino a Barletta. Fosse stato effettuato per tempo il raddoppio della Corato-Andria Sud i cui lavori erano andati in gara già dalla primavera del 2016 - quella tragedia, al km. 51, non ci sarebbe stata. I lavori per il nuovo e ultimo tratto (lungo 11,6 km) sono stati consegnati sul finire della scorsa settimana da Ferrotramviaria spa (stazione appaltante) al Rti costituito dalla Doronzo Infrastrutture di Barletta (34,57%), dalla Matarrese di Bari (33,21%) e da G.C.F. di Roma (32,22%). I lavori dovrebbero terminare a dicembre 2026, completando così tutto il raddoppio da Bari a Barletta, un tracciato lungo 83 km, con tutti i centri interni serviti da Ferrotramviaria che potranno dunque riconnettersi direttamente alla rete di Rfi esisten-

siglato a maggio 2020. I lavori però, che avrebbero dovuto essere completati a dicembre scorso, sono in ritardo. Con l'ultimo raddoppio si concluderà anche il master plan da 180 milioni finanziati dal PO Fesr Puglia 2007-2013, di cui è soggetto attuatore Ferrotramviaria, per il doppio binario su tutto l'asse Corato-Barletta. Quando avverrà, il ritorno alla circolazione ferroviaria tra Andria e Barletta (quella tra Andria Sud e Corato è ripresa solo ad aprile 2023, 7 anni dopo la tragedia, e a 3 dalla previsione di Ferrotramviaria di fine 2020) significherà molto per l'economia di questa parte del nord barese: per gli scambi commerciali, per il traffico passeggeri, per il turismo. Gli stessi lavori, per due terzi del totale, sono stati aggiudicati a due ditte del territorio, dunque con effetti diretti per l'economia dell'area: la Doronzo di Barletta, nata dalla trasformazione di una snc fondata nel 1947 e con all'attivo importanti lavori, tra gli altri, per Rfi e Anas, e la Matarrese, storica impresa originaria di Andria, che ha chiuso i conti con la omonima spa in liquidazione e punta ad incrementare il portafoglio lavori. Insieme ai circa 300 milioni di diretta aggiudicazione, la società conta su lavori per altri 400 per appalti frutto della partecipazione, insieme ad altre 60 imprese di diverse regioni italiane, al consorzio Stabile Europeo Costruttori (Cec) di Perugia. Completamento del raddoppio a

te nelle due città capolinea, e anche verso l'area di Capitanata. Per quella data dovrebbe essere a regime anche la circolazione sul doppio binario interrato per 2,9 km nell'abitato di Andria (a 7 metri di profondità) che sta realizzando il Consorzio Integrale di Bologna (comprese due nuove stazioni), come da contratto

parte, restano le responsabilità del disastro che "viaggiano" su altri binari. Il processo è iniziato a Trani nel 2018 per concludersi a dicembre 2023, in primo grado, con la condanna di due imputati e l'assoluzione di 14. A giugno scorso è iniziato l'appello a Bari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA