



Rassegna Stampa

13 luglio 2026

Rassegna Stampa

13-07-2026

CONFINDUSTRIA NAZIONALE

STAMPA	13/07/2026	13	Intervista a Emanuele Orsini - Orsini: "Le Zesin tutta Italia Alle Imprese serve velocità" = "Giusto estenderle in tutta l'Italia Le aziende vogliono rapidità e certezze" <i>Giuseppe Bottero</i>	2
--------	------------	----	---	---

ECONOMIA

REPUBBLICA	13/07/2026	6	Intervista a Adolfo Urso - Urso "Se i carburanti risalgono aiuti mirati a imprese e famiglie" <i>Diego Longhin</i>	5
STAMPA	13/07/2026	12	Urso apre al piano "Pronto a incontrare le regioni del Nord" = Z.es, Il governo apre al piano per il Nord Urso: vedrò le Regioni <i>Paolo Baroni</i>	7
STAMPA	13/07/2026	26	Trasporti, allarme Anav "In Italia mancano più di 10 mila autisti" <i>Claudia Luise</i>	10

PROVINCE SICILIANE

L'ECONOMIA	13/07/2026	5	Unicredit (dopo Commerz) riapre il dossier italiano E guarda a Fineco che in Borsa vale 14 miliardi = Non solo commercz il dossier fineco per unicredit L'operazione in Germania si annuncia lunga e per la banca di Andrea Orcel resta il tema di un rafforzamento <i>Stefano Righi</i>	12
SICILIA CATANIA	13/07/2026	4	Meloni oggi a Palermo, omaggio a Falcone ipotesi di vertice-lampo con i vertici di Fdl <i>Salvatore Ferro</i>	14
SICILIA CATANIA	13/07/2026	7	Secondo approdo intilt, Messina ostaggio dei Tir = Tir ed emergenze, così la città resta in apnea <i>Fortunato Marino</i>	15
SICILIA CATANIA	13/07/2026	31	Etnaland, ecco il piano da 4,7 milioni <i>Luisa Santangelo</i>	17
SICILIA CATANIA	13/07/2026	34	Alberi abbattuti o capitozzati «Com'era verde la nostra città» <i>Pinella Leocata</i>	18
SOLE 24 ORE	13/07/2026	8	Blackout elettrici, cresce il conto per imprese e negozi = Blackout, rischi per le imprese: gli indennizzi non bastano <i>Michela Finizio - Enrico Schlitzer</i>	20

SICILIA ECONOMIA

SOLE 24 ORE	13/07/2026	23	Norme & Tributi - Over 35 al Sud, incentivo Zes per le assunzioni di tutto il 2026 = Disoccupati over 35 al Sud, bonus Zes per tutto il 2026 <i>Ornella Lacquain</i>	22
SOLE 24 ORE	13/07/2026	23	Norme & Tributi - L'opzione alternativa della decontribuzione per il Mezzogiorno <i>Redazione</i>	24

INTERVISTA AL PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA

Orsini: "Le Zes in tutta Italia Alle imprese serve velocità"

GIUSEPPE BOTTERO

«Il Sud deve continuare a crescere, perché l'Italia ha bisogno di viaggiare alla stessa velocità. Ma adesso serve una Zes unica per tutto il Paese: bisogna sbrogliare la matassa burocratica, con una Conferenza dei servizi che metta tutti gli enti allo stesso tavolo e abbia il potere di far partire gli investimenti». Emanuele Orsini promuove il progetto dei governatori per estendere al Nord il model-

lo dei «piani speciali per l'industria» in modo da accelerare gli investimenti industriali. «È giusto che questo strumento di semplificazione sia applicabile a tutto il Paese, mantenendo un occhio di riguardo per il Mezzogiorno», dice il presidente di Confindustria. - PAGINA 13

Emanuele Orsini

"Giusto estenderle in tutta l'Italia Le aziende vogliono rapidità e certezze"

Il presidente di Confindustria: con la zona speciale spinta agli investimenti dall'estero

L'INTERVISTA
GIUSEPPE BOTTERO
TORINO

«Il Sud deve continuare a crescere, perché l'intera Italia ha bisogno di viaggiare alla stessa velocità. Ma adesso serve una Zes unica per tutto il Paese: bisogna sbrogliare la matassa burocratica, con una Conferenza dei servizi che metta tutti gli enti attorno allo stesso tavolo e abbia il potere di far partire gli investimenti». Emanuele Orsini promuove il progetto dei governatori, anticipato da *La Stampa*: un documento rivolto al governo che punta a estendere al Nord il modello dei «piani speciali per l'industria» in modo da accelerare gli investimenti industriali. «È un progetto che non solo condivido, ma che sottoscrivo. È giusto che questo strumento di semplificazione sia applicabile a tut-

to il Paese, mantenendo un occhio di riguardo per il Mezzogiorno», dice il presidente di Confindustria.

Perché coinvolgere tutto il territorio?

«Serve una regia nazionale. Negli anni molte competenze sono state giustamente trasferite alle Regioni, ma su infrastrutture, logistica, energia e politica industriale occorre una visione d'insieme. Va sostenuto il singolo governatore o il singolo sindaco che si trova a governare questioni così complesse, soprattutto per il loro carico di regole e burocrazia. Prendiamo il Piemonte e la Valle d'Aosta: il collegamento con la Francia passa dal Monte Bianco, oggi chiuso. Se non ragioniamo sui grandi corridoi europei e su una pianificazione complessiva dei trasporti, perdiamo competitività».

Qual è la regola della Zes che estenderebbe domani mattina al resto del Paese?

«Una sola: tempi certi. Dal momento in cui presento una richiesta devo sapere entro quanto riceverò una risposta. La soluzione è una Conferenza dei servizi convocata nel più breve tempo possibile e il silenzio-assenso trascorsi un numero definito di giorni, massimo due mesi. Non chiediamo privilegi, ma certezze per tutti». **Pensa che anche gli incentivi fiscali vadano allargati al Nord?**

«Non è quello il tema: gli incentivi devono continuare a sostenere il Mezzogiorno. Il credito d'imposta ha funzionato e va mantenu-



Peso: 1-6%, 13-74%

to, anzi rafforzato e ulteriormente migliorato. Per il resto del Paese, invece, la priorità oggi è la semplificazione amministrativa. Pensiamo a un sindaco di un piccolo Comune. Ogni decisione su un insediamento che necessita di più autorizzazioni comporta responsabilità enormi, ricorsi, controlli, possibili contestazioni. È normale che prevalga la prudenza. Se invece esiste una procedura chiara, anche il primo cittadino viene sollevato da molte responsabilità e il procedimento può andare avanti. Oggi succede troppo spesso che un ente non risponda nei tempi previsti e tutto rimanga fermo. Questo non è accettabile».

I governatori citano un altro elemento: con la Zes è più semplice attrarre capitali esteri. È davvero così?

«Un investitore che arriva da fuori si pone domande molto semplici: quanto costa l'energia? Com'è il sistema fiscale? Quanto tempo serve per ottenere i permessi? Se trova energia competitiva, regole chiare e autorizzazioni rapide allora investe. Se queste condizioni mancano, diventa difficile attrarre nuovi fondi e persino trattenere quelli già presenti».

Scusi, ma ha senso incentivare le imprese estere? Negli anni c'è chi ha preso i soldi ed è scappato.

«Le imprese estere chiedono soprattutto un interlocutore unico e tempi certi. Per loro è molto più importante sapere con chi parlare e quando avranno una risposta piuttosto che ottenere un incentivo economico. Chiedono certezze, non sgravi. Se il management in Italia può dimostrare alla casa madre che qui si ottengono autorizzazioni rapidamente, ha molte più possibilità di portare nuovi investimenti nel nostro Paese. Anche sull'energia serve una cabina di regia. Oggi le autorizzazioni sono

disperse tra livelli istituzionali diversi e tutto si blocca. Bisogna individuare rapidamente le aree idonee, pianificare gli impianti e accelerare gli investimenti, evitando decisioni frammentate».

I dati del Dipartimento per il Sud dicono che, dall'introduzione dell'autorizzazione unica nella Zes, sono state sbloccate più di 1.300 iniziative, che hanno generato investimenti diretti e indiretti nell'ordine dei 55 miliardi e 60 mila nuovi posti di lavoro. Senza contare gli incentivi fiscali del credito d'impo-

sta. L'estensione del modello non rischia di minare la sostenibilità per i conti dello Stato?

«Lo ribadisco: allargare la Zes al resto del Paese non significa chiedere gli stessi incentivi fiscali del Sud. Significa, invece, lavorare per estendere lo stesso modello di semplificazione. Oggi ci sono imprese che aspettano quattro, cinque o addirittura sette anni per ottenere una concessione. Negli Usa per un "greenfield" bastano otto mesi. Faccio un esempio: non possiamo affrontare il tema del consumo di suolo con un approccio ideologico. Se un'impresa cresce e crea occupazione, bisogna metterla nelle condizioni di ampliarsi. L'equilibrio con la tutela ambientale va trovato, ma non può tradursi in un divieto permanente di sviluppo. Il lavoro e la crescita devono restare una priorità. C'è di più: la burocrazia non può trasformarsi in uno strumento di potere. Le autorizzazioni devono servire a verificare i progetti, non a scoraggiare chi investe».

Sulla Zes unica sta ragionando anche la Ue. Il modello italiano può rappresentare una pratica di riferimento anche per il Vec-

chio Continente?

«Su alcune materie sì. Anche l'Ue dovrebbe ragionare con una logica più industriale, tenendo conto delle caratteristiche dei diversi territori. Non possiamo pensare che tutti abbiano le stesse esigenze. Esistono aree dove raggiungere gli obiettivi della decarbonizzazione è più difficile e altre dove è più semplice attrarre nuovi investimenti. Serve una pianificazione europea che valorizzi le vocazioni industriali dei territori, garantendo la massima semplificazione possibile ai nuovi insediamenti».

I NUMERI CHIAVE



Emanuele Orsini
Presidente di Confindustria

Serve una regia nazionale e una visione d'insieme su infrastrutture logistiche, energia e politica industriale

Dal momento in cui presento una richiesta devo sapere entro quanto riceverò una risposta

Oggi ci sono imprese che aspettano quattro, cinque o addirittura sette anni per ottenere una concessione

670.964

Il numero di imprese straniere in Italia secondo Unioncamere

2017

L'anno in cui sono state istituite le Zes sul territorio italiano



Peso:1-6%,13-74%

Alvertice

Emanuele Orsini, nato nel 1973, è presidente dal 2024 della Confindustria, l'associazione che riunisce le principali aziende del Paese



ANSA/MAURIZIO BRAMBATTI



Peso:1-6%,13-74%

L'INTERVISTA

Urso "Se i carburanti risalgono aiuti mirati a imprese e famiglie"

di **DIEGO LONGHIN**

ROMA

No a interventi a pioggia». In caso di nuova crisi prolungata nello Stretto di Hormuz, il governo punterà su sostegni selettivi per imprese e famiglie a basso reddito. È la linea del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, già applicata al dossier auto che presenterà domani al tavolo con imprese e sindacati: incentivi specifici e leasing sociale, sul modello francese, per garantire veicoli a noleggio a basse emissioni e a prezzi calmierati a famiglie con redditi medio-bassi.

Ministro, con lo stop allo sconto sulle accise i carburanti sono tornati a salire. Se Hormuz resta chiuso i prezzi cresceranno?

«I mercati si stanno attrezzando a una situazione di prolungata instabilità: l'Opec aumenta la produzione e si rafforzano rotte alternative. Ma il mondo in cui viviamo è segnato da conflitto, imprevedibilità e incertezza. Dobbiamo ridurre la dipendenza dall'estero e puntare sull'autonomia strategica, a partire da energia elettrica e materie prime critiche».

Tornerà a fare pressing sui petrolieri?

«Serve responsabilità da parte di tutti. Se però i prezzi alla fonte dovessero crescere sensibilmente a fronte di blocchi alla navigazione, adotteremo misure efficaci e tempestive, come già fatto».

Un nuovo sconto sulle accise?

«Preferisco interventi mirati per imprese e famiglie a reddito più basso. Ma dipenderà dagli eventi: nulla è da escludere».

La crisi internazionale si innesta su una situazione in Europa difficile. Le difficoltà di Volkswagen sono la cartina tornasole delle difficoltà dell'industria europea. Martedì si riunirà il tavolo auto: quali soluzioni?

«Partiamo dall'Europa: vogliamo cambiare regole che hanno portato

al collasso l'industria automobilistica. Tre anni fa avevamo già capito per primi che il Green Deal, così impostato, avrebbe favorito la tecnologia e l'industria cinese. Grazie all'Italia il cantiere delle riforme è aperto e puntiamo alla piena neutralità tecnologica. Dobbiamo lottare perché la proposta della Commissione ancora non basta, anche se il commissario Séjourné ha riconosciuto l'intuizione italiana sui biocarburanti. Questo deve essere l'anno delle riforme».

I problemi tedeschi colpiranno anche l'industria italiana?

«Purtroppo, sì. La nostra componentistica lavora molto per le case tedesche: esportiamo in Germania quasi 5 miliardi, 3,6 di sole parti meccaniche. Per questo ho chiesto a Séjourné di anticipare il "Made in Europe", così che appalti e incentivi vadano a veicoli con il 70-80% di componenti europei. Al tavolo presenteremo poi misure da un miliardo per innovazione e investimenti delle Pmi».

Stellantis sta meglio o peggio di Volkswagen?

«Stellantis si è mossa prima, anche grazie alla pressione del governo: via Tavares, nuova politica industriale, piattaforme e modelli più vicini al mercato. Mentre altrove si parla di chiusure e licenziamenti, in Italia la produzione cresce: +27% di auto nei primi cinque mesi e cassa integrazione in calo del 30% nella maggior parte dei siti. Il 2025, l'anno nero, è alle spalle. Le case tedesche pagano ritardi ed esposizione in Cina».

L'Europa prova a frenare l'export cinese e ad attirare produttori nell'Ue. Funzionerà?

«È la nostra linea: prima misure antidumping per difendere il mercato interno, poi Made in Europe. I produttori cinesi hanno capito che, per restare sul mercato europeo, dovranno produrre qui.

Produrre, non assemblare».

Pochi cinesi per ora guardano all'Italia? Produrre qui costa troppo come dice l'ad di Stellantis Filosa?

«Non è così. Diverse case stanno valutando l'Italia, in partnership con Stellantis o da sole. Non possiamo offrire energia meno cara della Spagna, che ha il nucleare, ma abbiamo design, innovazione e componentistica di prim'ordine, oltre a una stabilità politica riconosciuta. È il nostro vantaggio competitivo».

L'Italia vuole attrarre produttori da Pechino?

«Sì, lo diciamo dall'inizio, con trasparenza e regole chiare. Nella missione a Pechino del 2024 ero con il presidente di Anfia: il messaggio è stato netto, benvenuto chi produce con la filiera italiana».

Il Boston Consulting Group prevede il 30% di fabbriche europee in eccesso. Finiranno ai cinesi?

«Alcune chiuderanno, altre potranno essere acquisite da case cinesi».

Incentivi 2026: cosa cambia e come sarà il leasing sociale?

«Presenteremo al tavolo il nuovo Dpcm: circa 1,35 miliardi fino al 2030, con una discontinuità netta. Basta bonus a pioggia che spesso finanziano auto prodotte altrove: serve un piano per la filiera. Il 70% delle risorse va all'offerta, con accordi per l'innovazione e mini-contratti di sviluppo per la componentistica. Sulla domanda restano sostegno ai veicoli commerciali, bonus colonnine e retrofit a gas. La novità è il noleggio sociale a lungo termine, per tre anni, sul modello francese. Sarà gestito dall'Acì. La transizione deve



Peso: 42%

essere per tutti: la mobilità
sostenibile non può diventare un
privilegio».

No a interventi a
pioggia come il
taglio delle
accise, meglio
dare priorità ai
redditi più bassi

La crisi dell'auto
tedesca si
sentirà anche
qui in Italia,
anticipiamo il
made in Europe

ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE



Peso:42%

IL GOVERNO

Urso apre al piano "Pronto a incontrare le regioni del Nord"

PAOLO BARONI

Dal ministro Urso sì alla richiesta di istituire zone di accelerazione industriale al Nord. - PAGINA 12



Zes, il governo apre al piano per il Nord Urso: vedrò le Regioni

Il ministro: bene la proposta dei governatori per rilanciare le imprese
L'esecutivo punta a individuare le aree per rafforzare la manifattura

PAOLO BARONI
ROMA

Dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Aldo Urso, semaforo verde alla proposta delle Regioni italiane che chiedono al governo di istituire aree o zone di accelerazione industriale al Nord. Il piano che stanno preparando i governatori, anticipato ieri da *La Stampa*, punta essenzialmente a favorire gli investimenti in alcune aree dedicate facendo leva su iter autorizzativi semplificati, meno burocrazia e agevolazioni fiscali.

Per il titolare del Mimit, come spiega al nostro giornale, quella proposta dalle nostre Regioni è «una iniziativa di grande rilievo e mi riprometto di incontrare nei

prossimi giorni le Regioni del Nord che l'hanno promossa per far partire il prima possibile le procedure per l'individuazione delle aree di accelerazione industriale previste nell'Industrial Accelerator Act che abbiamo fortemente voluto e che è in discussione nel triloquio europeo. Ovviamente in una logica di coesione nazionale, quale dobbiamo sempre garantire».

L'Industrial Accelerator Act (Iaa), ispirato al rapporto Draghi sulla competitività, che la Commissione europea sta concertando con il Parlamento europeo e il Consiglio Ue in vista dell'accordo finale, punta infatti proprio a rafforzare la manifattura nell'ambito della

Ue, a tutelare produzioni e posti di lavoro, ad accelerare la decarbonizzazione e ridurre la dipendenza economica con un occhio di particolare attenzione alle industrie ad alta intensità energetica e tecnologica, tra cui l'automotive, le costruzioni, la chimica, l'acciaio e l'alluminio. L'obiettivo è quello di aumentare al 20% entro il 2035 il peso dell'industria manifatturiera che tra il 2000 ed il 2024 è invece sceso dal 17,4 al 14,3% del Pil europeo, favorendo gli acquisti «made in Europe»,



Peso: 1-3%, 12-60%, 13-10%

quando si tratta di spendere denaro pubblico in appalti o per concedere sussidi, e accelerando le procedure di autorizzazione per i progetti industriali legati alle tecnologie pulite attraverso nuovi sportelli unici digitali. Urso appoggia il progetto dell'Iaa e in passato, a più riprese, si è espresso per una sua rapida introduzione sostenendo che una crisi sistemica come quella che stiamo attraversando negli ultimi tempi richiede «risposte rapide e concrete».

Zone di accelerazione industriale, ma non solo. Per favorire la crescita e lo sviluppo delle attività economiche, tanto più in una fase ancora non facile a livello globale a causa dei conflitti e delle tensioni geopoliti-

che, il governo intende proseguire sulla strada della sburocratizzazione. Secondo Urso, infatti, l'incontro con le Regioni del Nord «sarà anche l'occasione per confrontarci sulle ulteriori misure di semplificazione che intendiamo realizzare nel prossimo decreto Imprese, consapevoli del grande successo della Zes unica del Mezzogiorno che abbiamo già esteso a Umbria e Marche, finanziata in buona parte dai fondi di Coesione, con l'obiettivo di ridurre il divario tra le aree del Paese».

I numeri confermano che il modello della Zes unica, che la Conferenza delle Regioni prende ad esempio per formulare la sua propo-

sta al governo, funziona: quasi 1.300 autorizzazioni uniche in poco più di due anni hanno infatti prodotto oltre 55 miliardi di euro di impatto economico complessivo e oltre 60 mila posti di lavoro, diretti e indiretti a fronte di una spesa pubblica di poco superiore a 5 miliardi.

«L'ipotesi che stiamo vagliando è di realizzare una Zona logistica semplificata (Zls) che non sia limitata ad aree specifiche ma all'intero Centro-Nord - spiega ancora Urso -. Ovviamente nel rispetto delle regole europee. Le imprese del Nord sono peraltro quelle che più utilizzano Transizione 5.0,

anche nella nuova versione che in appena un mese ha già annoverato circa 9 mila progetti per investimenti per quasi 3 miliardi. Stiamo inoltre realizzando un'ulteriore semplificazione nelle procedure dei contratti di sviluppo di intesa con Confindustria. È bene che si apra un "cantierino" specifico per il Nord - conclude il ministro -. Noi ci siamo e sono certo che anche il ministro Giorgetti concorderà».

Su La Stampa



Ieri, sul nostro quotidiano, è stata pubblicata l'anticipazione del documento delle regioni che chiedono un piano speciale anche per il Nord: l'obiettivo è di avere meno burocrazia e tasse, oltre a maggiori incentivi

Il Mimit vuole ridurre la burocrazia attraverso nuove semplificazioni

Allo studio anche un'area di logistica che comprenda l'intero Centro-Nord

Adolfo Urso

Ministro delle Imprese e del Made in Italy

L'incontro sarà l'occasione per confrontarci sulle misure di semplificazione che vogliamo realizzare nel prossimo decreto Imprese, consapevoli del successo della Zes unica

9.000

I progetti annoverati in Transizione 5.0 in soltanto un mese



Semaforo verde

Disponibilità a incontrare le Regioni che hanno richiesto un piano speciale per il Nord dal ministro del Mimit Adolfo Urso. Alla sua sinistra il ministro delle Politiche di Coesione Tommaso Fotie alla sua destra Maurizio Leo, vice ministro all'Economia



Peso:1-3%,12-60%,13-10%



Peso:1-3%,12-60%,13-10%

La presidente Lancione: "Non bastano salari più alti"

Trasporti, allarme Anav "In Italia mancano più di 10 mila autisti"

CLAUDIA LUISE
TORINO

«Il trasporto pubblico non può più vivere di interventi straordinari: servono risorse stabili e una strategia che guardi al futuro». Serena Lancione è la prima donna alla guida di Anav, l'associazione nazionale autotrasporto viaggiatori, che rappresenta le imprese del trasporto passeggeri su gomma in Italia. È anche componente del board mondiale dell'Uitp, oltre che presidente della divisione europea dell'organizzazione. Inaugura il suo mandato indicando le priorità del settore: dalla transizione ecologica alla carenza di autisti, fino alla necessità di rendere strutturali gli investimenti nel trasporto pubblico locale. Una delle emergenze riguarda la carenza di autisti. «È una questione europea. Oggi mancano circa 100 mila autisti in Europa e almeno 10 mila in Italia. Il calo demografico è talmente forte che non può essere risolto soltanto con politiche salariali. Anche se oggi si avviassero politiche per la natalità, prima di avere nuovi lavoratori disponibili passerebbero vent'anni. Il problema, invece, è adesso», spiega Lancione

che sottolinea come «servano canali che consentano di far arrivare in Europa e in Italia lavoratori qualificati e procedure molto più rapide per il riconoscimento dei titoli professionali».

Per la manager è importante che gli investimenti nel trasporto pubblico diventino strutturali e non siano limitati alle misure straordinarie del Pnrr, anche per favorire la decarbonizzazione.

Come emerge da uno studio realizzato da Pierluigi Coppola, professore del Politecnico di Milano, l'obiettivo di trasferire il 10% degli spostamenti dall'auto privata al trasporto pubblico non è stato ancora raggiunto. «Le simulazioni dimostrano che, con gli investimenti attualmente programmati, arriviamo a una diversione modale del 2,8%. È un risultato importante ma ancora molto lontano dal 10% previsto dal Pnrr. Questo significa minori benefici sul fronte della riduzione delle emissioni, della congestione del traffico, della sicurezza stradale e della qualità della vita nelle città», sostiene Lancione. Gli investimenti fatti finora, per l'Anav, non bastano perché sono stati destinati finanziamenti a

metropolitane, tram e infrastrutture ferroviarie, ma senza una rete efficiente di autobus, servizi di adduzione e intermodalità il sistema non riesce a intercettare la domanda proveniente dalle periferie. «Le infrastrutture da sole non sono sufficienti - commenta la manager -. Se una città riceve risorse per costruire una metropolitana ma poi non ha i mezzi per far circolare i treni o per collegare le fermate con il territorio, il rischio è quello di vanificare l'investimento pubblico».

La presidente dell'associazione chiede un fondo permanente da 500 milioni di euro all'anno per il rinnovo del parco autobus. «Grazie al Pnrr siamo riusciti a ridurre l'età media dei mezzi, ma senza nuovi finanziamenti entro pochi anni torneremo ad avere autobus con oltre dodici anni di età media. Sarebbe un passo indietro che farebbe perdere valore agli investimenti realizzati».

C'è poi il tema delle risorse per l'esercizio dei servizi. «È fondamentale. Non basta acquistare autobus o costruire infrastrutture: bisogna avere le risorse per far funzionare il

servizio. Il Fondo nazionale trasporti deve essere adeguato perché i costi sono aumentati, mentre le risorse sono rimaste sostanzialmente ferme», dice. Le associazioni di categoria stimano un fabbisogno aggiuntivo di circa 800 milioni di euro l'anno. «Occorre introdurre misure che disincentivino l'utilizzo dell'auto privata nei grandi centri urbani. Solo un insieme di interventi strutturali - conclude Lancione - consentirà di rendere il trasporto pubblico il vero motore della mobilità sostenibile». —



Peso: 37%



Inaffanno Per l'Associazione nazionale autotrasporto viaggiatori (Anav) le risorse si sono concentrate sulle infrastrutture

Serena Lancione, Anav



Peso:37%

Andrea Orcel
IL RISIKO BANCARIO

Unicredit (dopo Commerz) riapre il dossier italiano E guarda a Fineco che in Borsa vale 14 miliardi

di STEFANO RIGHI 5

NON SOLO COMMERZ IL DOSSIERE FINECO PER UNICREDIT

L'operazione in Germania si annuncia lunga e per la banca di Andrea Orcel resta il tema di un rafforzamento in Italia. Negli anni ci sono state le offerte su Bpm e l'analisi approfondita su Banca Generali
Ora tocca all'istituto guidato al successo da Alessandro Foti che sette anni fa era nel gruppo milanese

di STEFANO RIGHI

Venerdì 5 giugno Carlo Messina, amministratore delegato di Intesa Sanpaolo, ha telefonato al suo omologo in Unicredit Andrea Orcel. Caro Andrea, ha detto in buona sostanza Messina, ti informo che stiamo per lanciare una offerta pubblica di acquisto e scambio sulla totalità delle azioni del Monte dei Paschi di Siena. Fu una telefonata informale, di rispetto per il maggiore concorrente italiano e di cortesia. Anche di trasparenza. L'operazione sarebbe stata comunicata al mercato solo due giorni dopo. Per Orcel, nonostante i toni e la cordialità di Messina, fu un colpo basso. Unicredit infatti si vedeva svanire all'improvviso un'altra possibile banca *target* sul territorio italiano.

Era già successo con la Popolare di Sondrio, finita nel 2025 nel perimetro di Bper grazie all'intuizione del presidente di Unipol, Carlo Cimbri, consigliere di amministrazione della società che edita questo giornale.

Orcel era ed è impegnato nella conquista della tedesca Commerzbank, in quella che è la prima operazione transfrontaliera di rilevanti dimensioni negli ultimi vent'anni in Europa. Anche allora fu Unicredit, con la bavarese Hvb come *target*. Oggi l'obiettivo è la banca di Francoforte, un gruppo che vale 40 miliardi in Borsa e che farebbe di Unicredit uno dei pochissimi riferimenti europei presenti in maniera significativa in due delle tre maggiori economie del Vecchio continente. Un'operazione di grande rilievo,

che venerdì 3 luglio si è conclusa nella sua prima parte con Unicredit al 49,65 per cento del capitale di Commerzbank.

La quota in portafoglio a Orcel è importante visto che, con una partecipazione media alle assemblee di Commerzbank attorno al 73 per cento, già oggi permetterebbe a Unicredit di controllare quasi il 75 per cento dei voti, quota che darebbe mano libera per ogni operazione. Ma a fronte dei grandi successi esteri, che andranno celebrati dopo l'arrivo delle autorizzazioni, quindi perlomeno a fine anno, Orcel è costantemente spinto dal desiderio di realizzare una acquisizione italiana. Va infatti ricordato che nel 2021 venne chiamato alla guida di Unicredit con il preciso mandato di crescere sul mercato domestico. Intento che non si è ancora realizzato, nonostante l'impegno su Monte dei Paschi di Siena (2021) e su Banco BPM (2025). Così, ora che l'offerta pubblica di scambio su Commerzbank sta andando a definirsi Orcel può tornare a guardare l'Italia. Il margine



Peso: 1-4%, 5-60%

di capitale lo permette: su un limite Bce del 10,2 il *Cet1 ratio* di Unicredit post Commerzbank è del 12,5. Ma non può più, almeno per ora, guardare verso Siena come stava facendo e a quel punto le opzioni sono circoscritte. Sul tavolo di Unicredit sembrano esserci solo tre alternative possibili: Banca Generali, indicata da numerosi rumors di mercato, il Banco Bpm e Fineco Bank. Quest'ultima è la più intrigante e rappresenterebbe per Orcel, a metà strada tra Doc e Marty McFly, un *Ritorno al futuro*. È chiaro, evidenziano dalla sede di Unicredit, che ogni possibile iniziativa appare prematura, visto l'impegno richiesto dall'operazione Commerzbank, ma Orcel già lo scorso anno avviò contemporaneamente due offerte sul mercato e potrebbe rifarlo ora. Anche perché il tempo stringe e le alternative sono sempre meno numerose. Vediamole.

Direzioni

Banca Generali è fuggita un anno fa all'abbraccio di Mediobanca e ora rappresenta un punto di sviluppo del gruppo assicurativo. I vertici della banca riportano direttamente al direttore generale del gruppo, Giulio Terzariol, che dopo aver promosso la collaborazione interna con Alleanza ora sta evidenziando il ruolo della banca come fabbrica prodotti per l'universo del Leone (vedi a pagina 19). Generali controlla il 51 per cento della banca, il resto è sul mercato. Nel capitale della compagnia assicurativa c'è anche Unicredit, con l'8,8 del capitale che, ai prezzi di Borsa, vale circa 5,7 miliardi di euro. L'intera Banca Generali capitalizza 7,6 miliardi. La quota di Generali, compreso il premio di maggioran-

za, vale meno e questo autorizza ipotesi di scambio e tutto il can-can che si sussurra sul mercato. Orcel però guarda anche alla redditività. Nel 2025 Unicredit ha incassato dalle sole partecipazioni in Commerzbank e in Alpha Bank circa 900 milioni di euro di dividendi. Generali è un buon pagatore di cedole (nel 2026 Unicredit ha incassato 218 milioni) e in più lasciare Trieste quando sta per arrivare Intesa potrebbe essere tatticamente azzardato. Il Banco Bpm è poi un vecchio sogno, ma con il Crédit Agricole al 30 per cento e l'opzione *golden power* esercitata dal governo un anno fa è difficile procedere.

Resta quindi Fineco Bank. Nel 2019 Jean Pierre Mustier, allora *ceo* di Unicredit, vendette il 35,1 per cento di Fineco in cambio di 2,1 miliardi. La banca era in difficoltà, ma Fineco anche allora era un gioiello. Quella quota, oggi, varrebbe più di 4,8 miliardi, visto che Fineco capitalizza in Borsa poco meno di 14 miliardi di euro ed è una vera e propria *public company*, senza cioè un azionista di riferimento, se non la visionaria razionalità di Alessandro Foti, che guida il gruppo con lungimiranza dal 2000. Sarebbe un ritorno a casa che a Unicredit permetterebbe, nel settore del risparmio gestito, l'allontanamento da Amundi del gruppo Crédit Agricole, a cui retrocede importanti commissioni e uno sviluppo della propria piattaforma *Onemarkets*. Industrialmente un mosaico perfetto, anche se in molti evidenziano che il sistema operativo di Fineco, sviluppato internamente, non è integrabile con altri. Ma a questo c'è tempo per pensare.

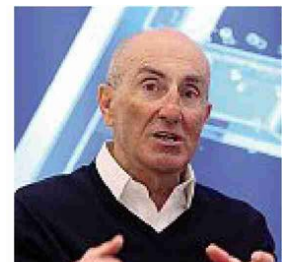
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La banca digitale, leader nella gestione del risparmio, vale 14 miliardi e non ha un azionista di riferimento, una vera *public company*

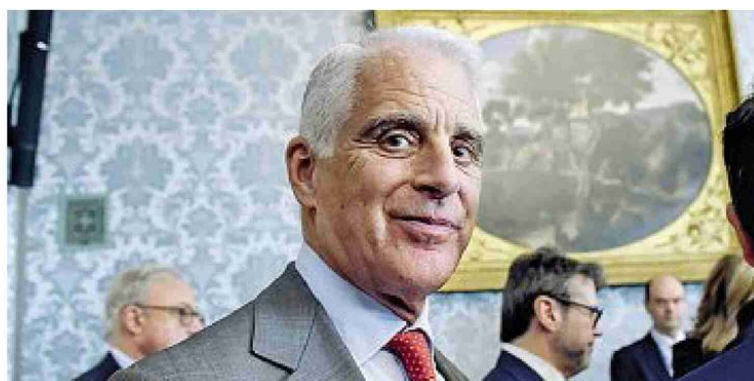
Nel 2019 l'allora *ceo* Mustier cedette la quota residuale del 35 per cento per 2,1 miliardi di euro. Oggi vale più del doppio

Al vertice

Alessandro Foti di Fineco e Giuseppe Castagna di Banco Bpm



Unicredit
L'amministratore delegato
Andrea Orcel



Peso:1-4%,5-60%

SCOPERTURA DELLA "CROMA" DI CAPACI

Meloni oggi a Palermo, omaggio a Falcone ipotesi di vertice-lampo con i vertici di FdI

PALERMO. L'omaggio alla memoria di Giovanni Falcone e Francesca Morvillo al Museo del Presente di Palazzo Jung, cuore di memoria e testimonianza della Fondazione intitolata al magistrato ucciso il 23 maggio 1992 con la moglie e gli agenti della scorta; prima e dopo, la visita in Prefettura e l'allestimento di un punto stampa. Con il cambio di data, da martedì a oggi - inizio della cerimonia alle 17 - la sua giornata palermitana, in occasione della scoperta della Fiat Croma che aveva a bordo Falcone e sua moglie nell'attentato di Capaci, la premier Giorgia Meloni cestina il programma mordi e fuggi della prima ora e, stando alle fonti del suo partito, Fratelli d'Italia, contrae il momento politico a vantaggio della consistenza istituzionale della visita. Nel campo della scarsa probabilità un vertice politico "vero" a ranghi completi, pur senza escludere un saluto ai suoi più stretti fedelissimi, a partire dalla deputata Carolina Varchi e dal fresco vicesindaco Brigida Alaimo, per un'occasione, appunto, istituzionale: il nuovo incarico. I ranghi competenti saranno a Palazzo Jung, naturalmente, comprese Varchi e Alaimo. Dal neo assessore alla Cultura e coordinatore cittadino Antonio Rini al capogruppo consiliare ed eurodeputato Giuseppe Milazzo, il parterre politico palermitano di FdI verosimilmente ci sarà tutto.

Particolare attenzione alla sicurezza, nel trasloco dell'auto e durante la cerimonia. La Fiat Croma sarà trasferita dalla caserma "Scianna" a Palazzo Jung. Una distanza di una dozzina di chilometri, da oggi "Itinerario della memoria". Di scorta il Gruppo operativo mobile della Polizia penitenziaria, con sette auto e due motociclette. Saranno attivati sistemi anti-drone per il controllo dello spazio aereo e la capillare documentazione video. Alla cerimonia quattro operatori del Gom saranno schierati ai lati della vettura. Due sciabolatori, intanto, renderanno gli onori all'aeroporto Falcone e Borsellino, altri sei saranno dislocati agli ingressi del museo e nel cortile. La presidente del Consiglio potrebbe pure fare una tappa dedicata al Festino di Santa Rosalia: ipotesi visita al carro trionfale.

SALVATORE FERRO



Peso: 13%

LA "PORTA" DELL'ISOLA

Secondo approdo in tilt, Messina ostaggio dei Tir

SERGIO MAGAZZÙ, FORTUNATO MARINO PAGINA 7

Tir ed emergenze, così la città resta in apnea

MESSINA. Il periodico insabbiamento dei fondali (aggravato dai lunghi tempi burocratici della Regione per autorizzare i dragaggi) rende spesso inutilizzabili gli scivoli. E così i camion si riversano in centro

FORTUNATO MARINO

MESSINA. Ogni anno tra Messina e la Calabria transitano circa 6,5 milioni di tonnellate di merci, quasi 950 mila mezzi commerciali e oltre 1,8 milioni di veicoli leggeri. Essere la principale porta d'accesso della Sicilia è un ruolo strategico, ma comporta anche un costo elevato. Messina continua a sostenere il peso di un sistema di attraversamento dello Stretto che incide ogni giorno sulla qualità della vita dei cittadini, sulla viabilità, sull'inquinamento atmosferico e acustico e sulla sicurezza stradale.

Per ridurre l'impatto del traffico pesante sul centro urbano, oltre vent'anni fa venne progettato il porto di Tremestieri. L'obiettivo era chiaro: spostare gli imbarchi dei mezzi gommati diretti sul continente dalla rada San Francesco alla zona Sud della città, alleggerendo così la mobilità locale. L'opera fu resa possibile grazie ai poteri straordinari conferiti dal Governo all'allora prefetto, Giosuè Marino, alla luce anche delle battaglie portate avanti dal Comitato "La Nostra Città" dopo i drammatici incidenti che hanno macchiato di sangue le strade di Messina. Nel 2006, dunque, l'inaugurazione dell'approdo d'emergenza. Una definizione che, a distanza di quasi vent'anni, descrive ancora i limiti di un'infrastruttura mai completata. Il terminal dispone infatti di soli due scivoli di attracco. È sufficiente che uno diventi inutilizzabile, spesso a causa del periodico insabbiamento dei fondali e dei lunghi tempi necessari per ottenere dalla Regione le autorizzazioni ai dragaggi, perché l'intero sistema entri in crisi.

Alle criticità infrastrutturali si aggiunge, in alcuni periodi, la ridotta disponibilità di navi impiegate sulla

tratta commerciale. Le conseguenze sono immediate. Si allungano le code nell'area di accumulo, la cosiddetta "chiocciola", aumentano i tempi di attesa e molti tir vengono dirottati verso la rada San Francesco, facendo nuovamente transitare il traffico pesante nel tessuto urbano. Circa dieci anni fa, il Comune di Messina ha introdotto un'ordinanza che vieta ai tir di attraversare il centro cittadino in determinate fasce orarie per raggiungere gli imbarchi del versante Nord. Il provvedimento prevede però una deroga: se un camion rimane fermo nell'area di di stoccaggio a Tremestieri per oltre sessanta minuti, può essere autorizzato a raggiungere la rada San Francesco. Proprio su questo meccanismo si concentra da mesi la l'attenzione del comitato degli Autotrasportatori per la Libera Concorrenza, che ha presentato un'esposto all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

Secondo il presidente del comitato, Francesco Caruso, il problema non è l'aumento del traffico, che nei mesi estivi mette sotto pressione il sistema, ma l'insufficienza dei collegamenti marittimi determinata anche da un numero di navi impiegate non sempre adeguato. «Cinque ore di attesa sullo Stretto - afferma Caruso - equivalgono a centinaia di chilometri di viaggio persi: nello stesso tempo un camion potrebbe già trovarsi oltre Napoli. È un danno economico enorme per le imprese, tra ritardi nelle consegne, aumento dei costi di esercizio e perdita di competitività». Al centro della contestazione c'è poi la disciplina dell'Autorità di sistema portuale, che prevede un massimo di tre operatori autorizzati a utilizzare gli approdi a Messina Sud.

Un limite che, secondo il Comitato, restringe la concorrenza e impedisce

l'ingresso di nuovi armatori. «Gli autotrasportatori - sostiene Caruso - restano di fatto prigionieri di un sistema con pochi operatori, senza poter beneficiare di una maggiore offerta di servizi, di tempi di attesa più contenuti e di tariffe più competitive».

La soluzione strutturale passa per il completamento del nuovo porto commerciale, considerato da tutti gli attori coinvolti come l'intervento decisivo per aumentare la capacità di attracco, garantire continuità operativa anche durante le manutenzioni, e ridurre in modo stabile il traffico pesante che attraversa la città. Il percorso, però, è stato lungo e accidentato. L'appalto, aggiudicato nel 2013, ha visto l'apertura del cantiere soltanto nel 2018. Nel 2022 è subentrata un'altra ditta attraverso la cessione del ramo d'azienda.

Oggi risulta completata circa la metà delle opere previste dal contratto, mentre l'attenzione è concentrata sulla realizzazione della diga foranea, elemento fondamentale per la piena funzionalità dello scalo. Anche i costi sono aumentati sensibilmente: dai 72 milioni di euro inizialmente previsti si è arrivati a oltre 90 milioni, finanziati dal ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Siciliana e dall'Autorità di sistema portuale. Restano però da reperire circa 13 milioni di euro, di cui 6 necessari per coprire il rincaro dei materiali da costruzione. I prossimi mesi saranno decisivi per verificare se sarà possibile superare gli ultimi ostacoli finanziari e amministrativi.

Il comitato degli Autotrasportatori si è rivolto all'Antitrust per i disagi sullo Stretto



Peso: 1-3%, 7-74%

Secondo la denuncia
è stato posto un limite
alla concorrenza
che frena l'ingresso
di nuovi armatori



Peso:1-3%,7-74%

Etnaland, ecco il piano da 4,7 milioni

LE AUTORIZZAZIONI. Stando ai documenti, meno di 700mila euro serviranno per i depuratori

LUISA SANTANGELO

Ci vorranno, alla fine, 4.775.850 euro. Dei quali solo una minima parte, però per ottemperare alle prescrizioni imposte dal giudice per le indagini preliminari che, a febbraio 2026, ha disposto il sequestro preventivo di Etnaland, il parco acquatico più famoso di Sicilia, in contrada Agnelleria, a Belpasso. Nelle scorse settimane, la proprietà (il legale rappresentante è l'imprenditore Francesco Russello) aveva reso nota l'impossibilità di riaprire in tempo per la stagione estiva 2026, «anche in caso di auspicabile dissequestro».

Il fatto è che per realizzare le opere necessarie alla riapertura, cioè gli impianti di depurazione delle acque reflue e di quelle delle piscine, ci vuole tempo. E bisogna seguire le procedure corrette. Soprattutto considerando che, tra i rilievi mossi dalla procura di Catania nei confronti della società, c'è l'assenza delle dovute autorizzazioni ambientali: «La società risultava in possesso di una semplice autorizzazione allo scarico (rilasciata dal Comune di Belpasso e scaduta nel 2019) che non veniva sottoposta a rinnovo».

È quello autorizzatorio il primo profilo che impedisce la riapertura di Etnaland. Nello Studio preliminare ambientale realizzato dalla società Csisa ets e firmato dall'ingegnere (e professore universitario) Federico Guido Adolfo Vagliasindi, si legge che la società a maggio 2026 ha presentato una richiesta di Autorizzazione unica ambientale al Comune

di Belpasso. Gli impianti superiori ai cinque ettari (ed Etnaland è grande circa sei ettari), però, devono passare da una procedura di «verifica di assoggettabilità» alla Via (Valutazione d'impatto ambientale), che invece è un'autorizzazione di carattere regionale. «Tale previsione - scrive Vagliasindi - non trova applicabilità nel caso di Etnaland in quanto trattasi di un'attività nata su di una superficie già superiore a 5 ettari nel 1985, epoca in cui non era vigente in Italia nessuna normativa in materia di valutazione di impatto ambientale».

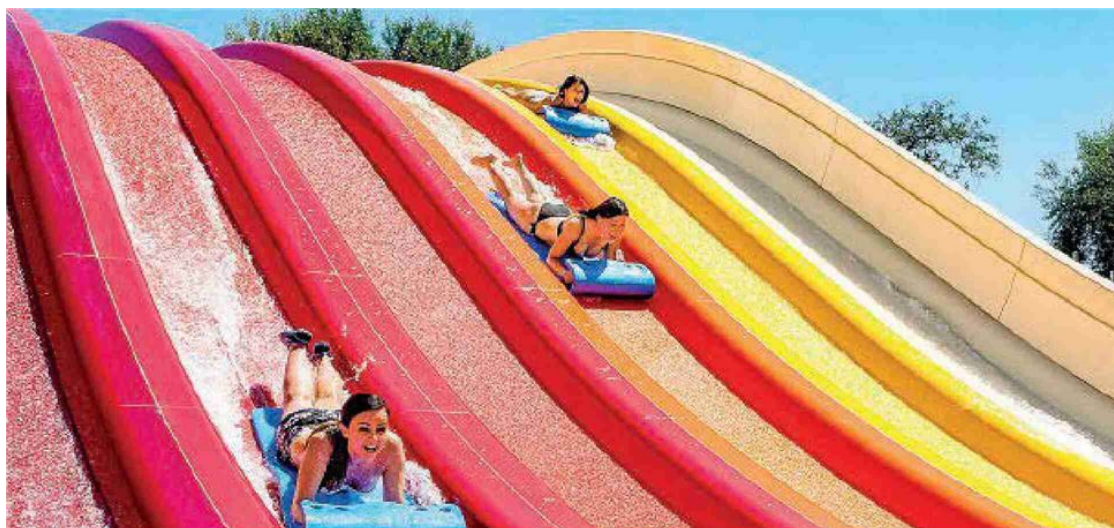
Una spiegazione che non convince i tecnici della Città metropolitana che, l'1 giugno, stabiliscono che l'incartamento debba passare attraverso le procedure regionali. La società deposita i documenti il 27 giugno 2026 e dieci giorni dopo, l'8 luglio, gli atti vengono trasmessi alla Commissione tecnico specialistica della Regione Siciliana che dovrà valutarli.

Stando a quanto descritto dalla società, dei 4,77 milioni totali dell'intervento, 694.950 euro serviranno per gli impianti di depurazione (reflui e piscine), mentre il resto dei soldi sarà investito per sostituire un'area picnic con una nuova piscina a tema «pirati» destinata ai bambini. Per spiegare il valore del Parco, la società sottolinea: «In termini occupazionali Etnaland impegna durante tutto l'anno, a tempo indeterminato, 10 unità di personale (amministrazione e manutenzioni) e durante il periodo di apertura fino a 400 addetti, distribuiti su più turni per le attività di ristorazione, tecniche e di as-

sistenza e supporto ai visitatori. Nel corso della stagione 2025 il parco è stato visitato complessivamente da circa 405mila persone, di cui il 75% proveniente dalla Sicilia, il 14% da altre regioni e l'11% dall'estero».

L'impianto di depurazione dei reflui dei servizi igienici e di quelli di ristorazione, si legge, «è già stato realizzato, ma non ancora entrato in esercizio», ed è stato progettato per gestire quotidianamente 200 metri cubi di reflui. Al termine del processo, in teoria, le acque depurate dovrebbero essere inviate al laghetto aziendale e da lì destinate all'uso irriguo. Stessa sorte dovrebbero subire le acque delle piscine, dopo un diverso percorso di depurazione. Se il laghetto aziendale fosse troppo pieno, si dovrebbe procedere con uno scarico direttamente al suolo. Discorso diverso vale per le acque meteoriche. Il Testo unico ambientale, su questo punto, rimanda alle Regioni. La Sicilia un piano non ce l'ha, quindi eventuali regole dovrebbero farle gli enti locali. Né il Comune di Belpasso né la Città Metropolitana di Catania, sottolinea l'ingegnere della società, hanno previsto norme in proposito.

**Progetti presentati
alla Regione Siciliana
per verificare
se sarà necessaria
la Valutazione
d'impatto ambientale**



Peso: 40%

Alberi abbattuti o capitozzati «Com'era verde la nostra città»

PINELLA LEOCATÀ

Associazioni civiche e ambientaliste hanno risposto all'appello lanciato da La Ragna-Tela volto a riportare all'attenzione cittadina la questione del verde pubblico che presenta notevoli aspetti di criticità. A partire dalla Villa Bellini che è un giardino storico dichiarato dalla Regione di interesse culturale e paesaggistico, eppure, d'estate, il piazzale centrale viene occupato con tribune da 5.000 posti per concerti e spettacoli quotidiani. Un uso improprio che compromette la salute di questo bene, e che contrasta con lo stesso regolamento comunale del verde pubblico che prevede che eventuali attività non possano in alcun modo escludere od ostacolare l'utilizzo dell'area agli altri cittadini, come invece avviene dal momento che dal pomeriggio l'ingresso al giardino è vietato ai fruitori.

Di particolare allarme la vicenda del Boschetto della Plaia interessato a vari interventi. Il sito ufficiale del Comune informa che la sua attuale superficie è di 28,29 ettari, ma lo studio presentato nel 1993 dal "Centro ricerche e studi per lo sviluppo dell'agricoltura meridionale" in vista di un progetto di riqualificazione, certificava che gli ettari erano 45. Di qui la domanda di Cinzia Colajanni (che con Giuseppe Giuffrida e altri ha costituito l'Osservatorio programmatico per Catania): dove sono finiti gli altri 16,71 ettari? Sono stati dati in concessione? Sono stati venduti? E a chi e perché? Si ri-

corda che nel 2019 il Comune era stato costretto a sospendere la vendita di parte del terreno a causa della protesta dei cittadini. Non solo. Il gruppo Arena, subentrato all'ex Auchan, per ampliare il parcheggio ha tagliato 100 alberi sostituendoli con altrettanti di dimensioni più piccole: il principio di compensazione prevede che vengano tenuti presenti i servizi ecosistemici, cioè i benefici offerti all'ambiente; ne andavano impiantati di più. E anche all'aeroporto non si è rispettato l'obbligo di impiantare 100 alberi per ogni ettaro di suolo destinato a parcheggio a raso.

Ancora. La Timpa di Leucatia. E' un'area naturalistica preziosa per la presenza di rara fauna e flora autoctona, eppure divampano incendi quasi quotidiani e l'acqua si perde causando allagamenti. Va detto che la parte che ricade nel comune di Battiati ha il massimo livello di tutela, quello dell'inedificabilità assoluta, mentre nella parte del Comune di Catania soltanto la fascia boscata ha un livello di tutela 3, il massimo. Il terreno in pianoro ha una tutela 2 per motivi archeologici. Giuseppe Rannisi, a nome di varie associazioni ambientaliste, sostiene che tutta l'area dovrebbe avere il massimo livello di tutela. Pertanto è intenzione del gruppo di chiedere alla sovrintendenza di riproporre i vincoli di tutela 3 per tutta l'area, alla Regione di dichiararla riserva naturale, al ministero di riconoscerla come sito di importanza comunitaria (Sic), e al Comune di mantenere nel

nuovo piano urbanistico generale il vincolo di parco urbano.

Attenzione è data anche alle potature degli alberi che, in città, di fatto, sono vere e proprie capitozzature che danneggiano le piante e le fanno morire nel giro di qualche anno. Ad essere denunciato è il fatto che questa attività è affidata alla Multiservizi che non ha personale specializzato per questo compito, come invece è previsto dal regolamento comunale del verde. Si chiede, inoltre, che fine hanno fatto i giovani che negli anni scorsi erano stati formati con soldi pubblici per curare il verde e di cui non si è saputo più nulla.

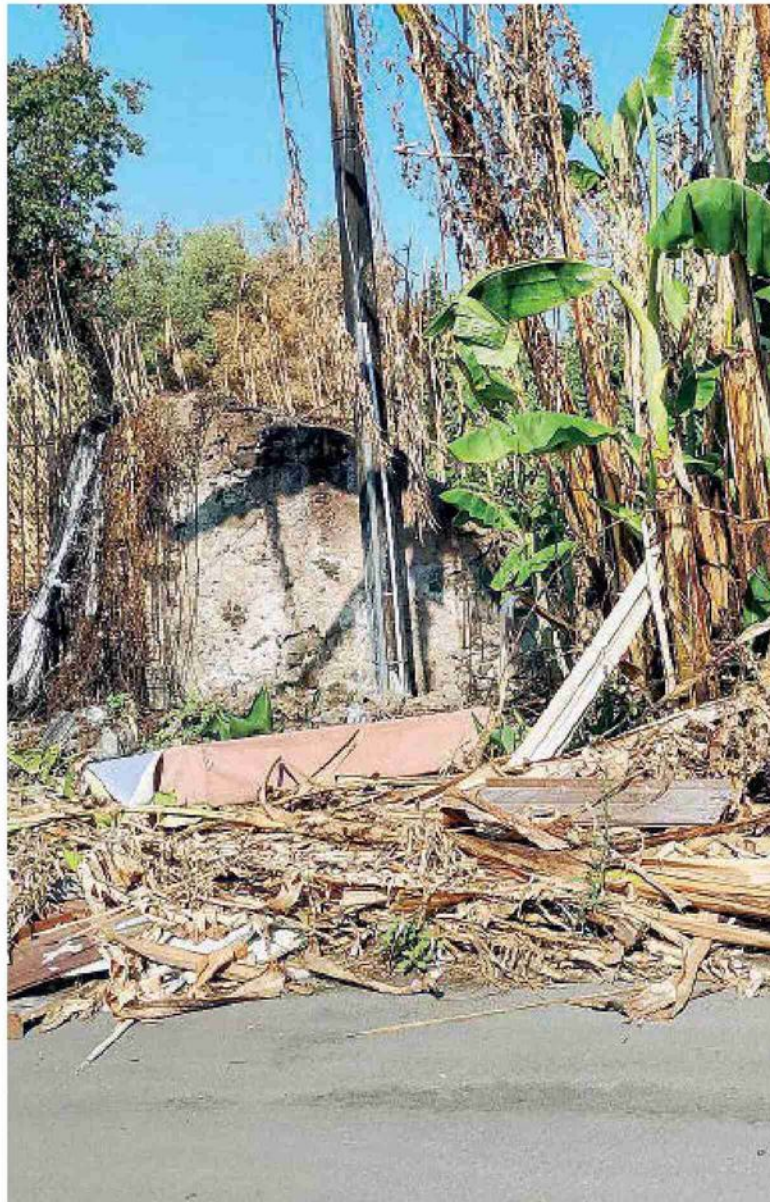
Ancora. Le associazioni ricordano che anche l'abbattimento di alberi può essere fatto soltanto a seguito della certificazione di un esperto. Di qui, dal momento che in città molti alberi sono stati eliminati, si chiede la relativa certificazione e che fine ha fatto il legname degli alberi abbattuti e potati.

Intanto le associazioni e i gruppi presenti all'incontro tenutosi al Bastione degli Infetti, su suggerimento di Marcello Failla di Sinistra Italiana, sta valutando di costituire una consulta civica dal basso a tutela del verde pubblico.

**Dal Giardino Bellini
alla Timpa di
Leucatia: la rabbia
delle associazioni
civiche e
ambientaliste**



Peso: 46%



Un'immagine recente della Timpa di Leucatia attaccata dal fuoco



Peso:46%

ENERGIA

Blackout elettrici, cresce il conto per imprese e negozi

L'anno scorso 7,5 blackout in media per utenza al Sud contro i 3,5 del Nord. Confindustria denuncia i rischi per industrie e macchinari, Confcommercio denuncia perdite tra 2mila e 5mila euro per i negozi.

Finizio e Schlitzer — a pag. 8

Blackout, rischi per le imprese: gli indennizzi non bastano

Rete elettrica. Il caldo estremo aumenta i disagi
Industria e commercio denunciano migliaia di euro
di danni, fermi produttivi e rimborsi insufficienti

**Michela Finizio
Enrico Schlitzer**

Cartiere costrette a fermare la produzione per alcune ore, macchinari danneggiati da una micro-interruzione della corrente, sistemi informatici e di telecomunicazioni in tilt. Con l'aumento delle temperature e delle ondate di calore, i blackout elettrici stanno diventando una criticità sempre più frequente per le imprese italiane.

Le cronache delle ultime settimane raccontano un fenomeno diffuso da Nord a Sud. A inizio luglio il Comune di Fonte Nuova ha chiesto verifiche dopo una lunga serie di blackout che ha interessato il quadrante nord-est della città metropolitana di Roma. L'emergenza che a fine giugno ha colpito diversi quartieri di Torino è arrivata fino al Consiglio comunale, mentre a Teramo il Comune ed E-Distribuzione si sono confron-

tati in Prefettura dopo ripetute interruzioni del servizio.

Il fenomeno

Secondo i dati di Arera e dei principali distributori elettrici, il peggioramento della continuità del servizio è particolarmente evidente e aggravato dai fenomeni climatici estremi. Il problema non è la disponibilità di energia, ma la capacità delle reti di distribuzione di reggere carichi crescenti in condizioni climatiche sempre più estreme.

Per la manifattura la questione non riguarda soltanto i blackout prolungati. «A livello industriale il problema non sono tanto le interruzioni complete della fornitura, più rare sulle reti in media e alta tensione, quanto il decadimento della qualità della rete», spiega Daniele Bianchi, presidente del Coordinamento dei Consorzi Energia di Confindustria. «Negli ultimi anni stiamo osservan-

do un peggioramento delle prestazioni e sono sempre più frequenti le micro-interruzioni».

Si tratta di eventi che nelle abitazioni possono tradursi in uno sfarfallio delle luci di pochi secondi ma che, negli stabilimenti produttivi, hanno conseguenze ben più rilevanti. «Macchinari che si spengono anche per pochi istanti possono danneggiarsi. Poi servono tempo e risorse per ripristinare gli impianti e riavvia-



Peso: 1-2%, 8-46%

re il ciclo produttivo. Per molte imprese questi piccoli episodi significano già fermo industriale».

Le conseguenze si estendono inoltre alle telecomunicazioni. L'interruzione spesso coinvolge anche le reti dati, generando disconnessioni che colpiscono sia gli operatori delle Tlc sia tutte le attività che dipendono da servizi digitali continui.

Secondo Bianchi, l'aumento delle temperature e della domanda energetica sta mettendo sotto pressione infrastrutture che in molti casi mostrano segni di obsolescenza: «Il caldo estremo deteriora più rapidamente i cavi e aumenta lo stress sulle reti. Per questo abbiamo avviato con E-Distribuzione un protocollo per raccogliere dati e segnalare le principali criticità. Il problema riguarda tutte le imprese energivore, dalle cartiere alla metalmeccanica fino all'elettronica».

Al centro delle preoccupazioni ci sono soprattutto gli investimenti necessari. «Le risorse - dice Bianchi - non mancano, ma serve una diversa priorità. Non basta investire nei contatori intelligenti se restano criticità sulle cabine primarie e sulle infrastrutture più strategiche. Serve una nuova metrica per valutare gli investimenti, che preveda maggiori controlli delle autorità su come vengono investiti i soldi. Inoltre un esercizio delle concessioni in piena concorrenza potrebbe portare a risultati più utili per i consumatori».

Proprio sull'inadeguatezza delle cabine primarie si accende un altro scontro: «Spesso sono saturi e non riusciamo a collegare i nostri

impianti fotovoltaici e questo diventa un forte limite per chi investe in rinnovabili».

Se per l'industria il rischio principale è il fermo produttivo, per il commercio il conto arriva spesso a fine giornata. Secondo Confcommercio un blackout può provocare perdite tra 2mila e 5mila euro in poche ore tra incassi mancati, prodotti deteriorati e costi del personale. I danni aumentano nei pubblici esercizi, quando l'interruzione avviene durante il servizio con clienti già presenti e cucine ferme.

«I blackout estivi non sono più un'emergenza occasionale ma un problema strutturale e generalizzato», afferma Pierpaolo Masciocchi, responsabile Ambiente, Utilities e Sicurezza di Confcommercio. «Le segnalazioni raccolte nelle ultime settimane da città come Torino e Milano confermano una situazione che richiede interventi urgenti. Le attività economiche subiscono danni alle attrezzature, perdita di merci deperibili e impossibilità di utilizzare Pos, registratori di cassa e impianti di refrigerazione».

Gli indennizzi

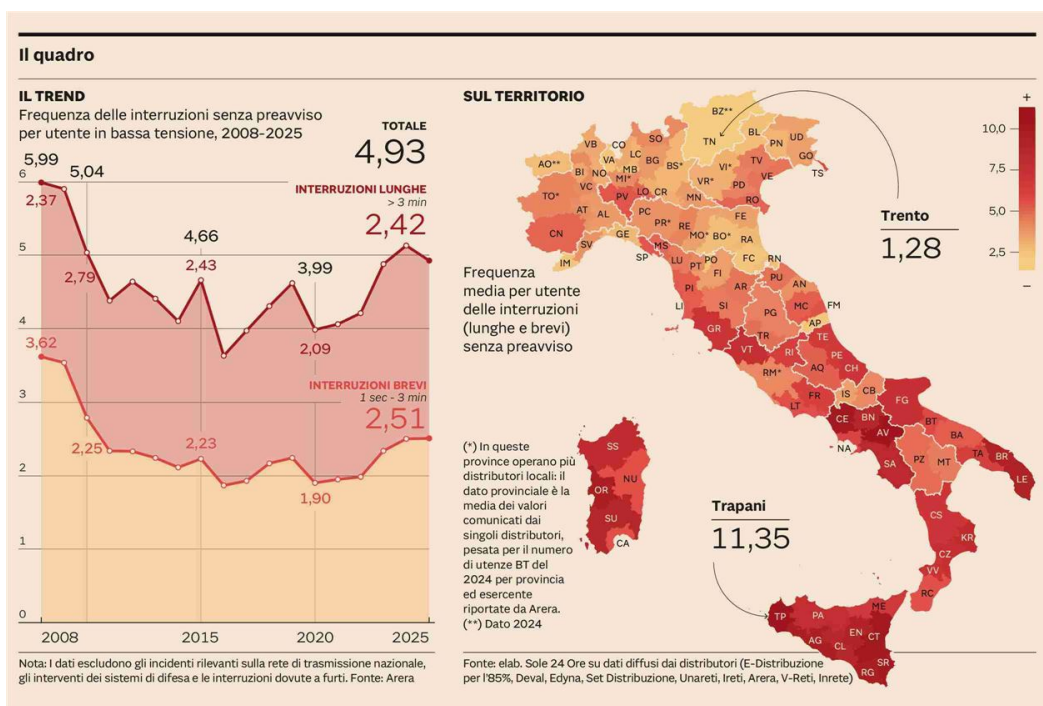
Il nodo più contestato riguarda però gli indennizzi automatici previsti dalla normativa. Per famiglie e piccole utenze il rimborso scatta dopo otto ore consecutive senza elettricità e parte da 34,50 euro. Gli importi aumentano con la durata dell'interruzione e con la potenza impegnata, fino a un massimo di 10mila euro per le

utenze in bassa tensione di maggiori dimensioni e di 40mila euro per quelle in media tensione.

Secondo le associazioni di categoria, tuttavia, questi meccanismi non coprono i danni effettivamente subiti dalle imprese. «Gli indennizzi automatici risultano del tutto insufficienti rispetto alle perdite economiche reali», osserva Masciocchi. «Per questo chiediamo di accelerare gli investimenti sulle reti, sostituire le infrastrutture obsolete e introdurre sistemi di monitoraggio e gestione predittiva dei carichi».

Con il caldo record destinato a diventare strutturale e con la crescente elettrificazione dei consumi, il rischio è che i blackout smettano di essere eventi eccezionali per trasformarsi in un fattore permanente di vulnerabilità per il sistema produttivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:1-2%,8-46%

LAVORO

Over 35 al Sud, incentivo Zes per le assunzioni di tutto il 2026

Il decreto Lavoro garantisce ancora per tutto il 2026 lo sgravio contributivo fino a 650 euro al mese per 24 mensilità a favore dei datori che assumono a tempo indeterminato persone over 35, disoccupate da almeno due anni, nelle regioni della Zes unica, cioè nel Sud, nelle Marche e nell'Umbria. In

alternativa, nel Mezzogiorno resta la decontribuzione del 20%, per vecchi e nuovi addetti.
Lacqua e Rota Porta — a pag. 23

Incentivi

Disoccupati over 35 al Sud, bonus Zes per tutto il 2026

Lo sgravio contributivo per i datori privati vale 650 euro al mese per 24 mensilità

L'aiuto è destinato alle aziende che occupano fino a 10 dipendenti

Pagina a cura di
Ornella Lacqua
Alessandro Rota Porta

Con il messaggio Inps 1968 dell'11 giugno (e con la precedente circolare 56 del 14 maggio), è diventato pienamente operativo il bonus Zes 2026, introdotto dall'articolo 3 del Dl 62/2026 (il decreto Lavoro, convertito dalla legge 112/2026, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale 147 del 27 giugno).

L'incentivo — che può essere chiesto dall'11 giugno — consiste in un esonero contributivo totale in favore dei datori di lavoro privati che nel 2026 effettuano assunzioni a tempo indeterminato presso sedi o unità produttive situate nelle regioni della Zes unica, ossia Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna e Umbria. Le risorse disponibili (il bonus è fino a esaurimento fondi) ammontano a 120 milioni dal 2026 al 2028.

I requisiti del lavoratore

Per attivare l'esonero è necessario che il lavoratore sia assunto a tempo indeterminato dal 1° gennaio 2026 al 31

dicembre 2026 e abbia già compiuto 35 anni alla data di assunzione. Inoltre, deve essere disoccupato da almeno 24 mesi. La prestazione lavorativa va effettivamente svolta in una delle regioni Zes unica, indipendentemente dalla residenza del lavoratore e dalla sede legale del datore di lavoro. Dal lato datoriale, vi sono due requisiti stringenti da rispettare:

- l'assunzione deve avvenire in una sede o unità produttiva ubicata nella Zes e se la sede di lavoro è spostata al di fuori della zona, l'agevolazione decade dal mese successivo;
- nel mese in cui si effettua l'assunzione, il datore di lavoro è tenuto a occupare fino a un massimo di 10 dipendenti. L'organico aziendale va calcolato al netto dei nuovi lavoratori per i quali si richiede l'incentivo ed eventuali superamenti o decrementi del limite dei 10 dipendenti nei mesi successivi all'assunzione non fanno decadere il beneficio.

Possono accedere all'esonero tutti i datori di lavoro privati, anche non imprenditori, compresi quelli di lavoro agricolo, con esclusione della Pubblica amministrazione.

Il beneficio riguarda esclusivamente personale non dirigenziale assunto con contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato.

Le esclusioni

L'esonero spetta esclusivamente per assunzioni a tempo indeterminato e non è riconosciuto nelle ipotesi di trasformazione di rapporti a termine già in corso. Restano esclusi anche il contratto di apprendistato, il lavoro domestico e il lavoro intermittente, anche se stipulato a tempo indeterminato. L'agevolazione risulta, invece, applicabile ai part-time, alle assunzioni effettuate da cooperative di lavoro e ai rapporti di lavoro instau-



Peso: 1-2%, 23-27%

rati mediante somministrazione a tempo indeterminato, anche quando la missione presso l'utilizzatore sia svolta a termine.

Il beneficio

Il bonus consiste nell'esonero dal versamento del 100% dei contributi previdenziali a carico del datore di lavoro, esclusi i premi e i contributi Inail, nel limite di 650 euro mensili per ciascun lavoratore e ferma restando l'aliquota di computo delle prestazioni pensionistiche.

La durata massima del beneficio è di 24 mesi. Il godimento dell'esonero - per cui è d'obbligo il rispetto del regolamento Ue 651/2014 - richiede al

datore di lavoro un rigoroso rispetto della normativa comunitaria e giuslavoristica, a partire dall'osservanza dei principi generali dettati dall'articolo 31, del Dlgs 150/2015 e dall'articolo 1, comma 1175, della legge 296/2006 (Dlurc regolare, assenza di violazioni in materia di lavoro e sicurezza, rispetto del salario giusto, eccetera). Si aggiungono, infine, il requisito essenziale dell'incremento occupazionale netto e il nuovo obbligo di pubblicazione delle vacancy sul Siisl, in base al Dl 159/2025, che però al momento non è ancora attivo.

Per conoscere l'ammontare dell'incentivo e la disponibilità delle risorse, il datore interessato inoltra al-

l'Inps la domanda telematica tramite il Portale delle Agevolazioni - Bonus Zes 2026; a sua volta l'Istituto procede alle dovute verifiche e comunica l'esito della domanda. A riscontro positivo, il datore di lavoro espone il bonus in Uniemens in base alle specifiche riportate nel messaggio Inps 1968.

SE RIPRODUZIONE RISERVATA

I casi

Un'azienda con 9 dipendenti ha la sede operativa in Puglia e intende assumere a luglio 2026 con contratto a tempo indeterminato un lavoratore di 43 anni, disoccupato da 26 mesi, che rappresenterebbe un incremento occupazionale netto rispetto alla media dei 12 mesi precedenti. Ad agosto l'azienda assume un altro lavoratore a tempo pieno e indeterminato, portando la forza lavoro a 11 dipendenti. L'azienda ha diritto al bonus Zes?

Sì, l'azienda ne ha diritto, perché il requisito relativo ai limiti dimensionali (fino a 10 dipendenti) del personale occupato deve sussistere soltanto nel mese in cui si è proceduto all'assunzione incentivabile (in questo caso luglio 2026), non avendo rilevanza sulla spettanza dell'esonero le successive variazioni sia in aumento che in diminuzione del personale occupato.

Un'azienda ha fruito del bonus Zes 2026 per un lavoratore, che il 15 giugno 2026 si è dimesso ed è stato assunto da un'altra azienda. Quest'ultima vorrebbe fruire del bonus, pur non essendo più il lavoratore disoccupato da 24 mesi. È possibile?

Sì. L'esonero può essere riconosciuto per la quota residua anche per i soggetti che, all'assunzione incentivata, siano stati occupati a tempo indeterminato alle dipendenze di un diverso datore di lavoro, che abbia beneficiato parzialmente del bonus.



Peso: 1-2%, 23-27%

Le altre misure

L'opzione alternativa della decontribuzione per il Mezzogiorno

Sconto limitato al 20%
dei contributi datoriali
per vecchi e nuovi assunti

Con la circolare 56/2026, l'Inps ha ribadito che il bonus Zes 2026 non è cumulabile con altri esoneri o riduzioni riferite alla contribuzione datoriale, compresi la decontribuzione Sud e gli incentivi per l'assunzione di lavoratori disabili o percettori di NASPI. È invece compatibile con la maggiorazione del costo ammessa in deduzione in presenza di nuove assunzioni prevista dalla legge di Bilancio 2025 e con l'esonero collegato alla certificazione della parità di genere.

La nuova decontribuzione Sud

La nuova decontribuzione Sud, utilizzabile in alternativa al bonus Zes, è disciplinata dalla legge di bilancio 2025. Lo sgravio spetta alle microimprese e alle piccole e medie imprese che occupano nella Zes unica lavoratori a tempo indeterminato, indipendentemente dall'età. Il bonus consiste in un esonero dal versamento della contribuzione previdenziale dovuta dai datori di lavoro privati, modulato come segue:

- per il 2026, sgravio del 20% dei contributi previdenziali, fino a 125 euro al mese per 12 mensilità, per

ciascun lavoratore a tempo indeterminato assunto al 31 dicembre 2025;

- per il 2027, sgravio del 20% dei contributi previdenziali, fino a 125 euro su base mensile per 12 mensilità, per ciascun lavoratore a tempo indeterminato assunto al 31 dicembre 2026;
- per il 2028, sgravio del 20% dei contributi previdenziali, fino a 100 euro su base mensile per 12 mensilità, per ciascun lavoratore a tempo indeterminato assunto al 31 dicembre 2027;

- per il 2029, sgravio del 15% dei contributi previdenziali, fino a 75 euro su base mensile per 12 mensilità, per ciascun lavoratore a tempo indeterminato assunto al 31 dicembre 2028.

L'agevolazione spetta solo per i rapporti di lavoro subordinato a tempo indeterminato (nuovi e già instaurati), esclusi il settore agricolo, i contratti di lavoro domestico e i rapporti di apprendistato, a condizione che la sede di lavoro sia collocata in una delle regioni della Zes.

Gli altri bonus

I bonus disposti dal decreto Lavoro

per il 2026 e dedicati alle assunzioni di giovani under 35 e donne svantaggiate sono potenziati per il Sud. In particolare, il bonus giovani 2026, il cui limite massimo di importo ordinario è di 500 euro su base mensile, per ciascun lavoratore assunto con lo sgravio, aumenta a 650 euro nelle ipotesi in cui il giovane lavoratore svantaggiato o molto svantaggiato sia assunto in una sede o unità produttiva aziendale situata nelle regioni della Zes unica.

È maggiorato, per l'assunzione di lavoratrici molto svantaggiate o svantaggiate residenti nella Zes alla data dell'assunzione, anche il bonus donne 2026: l'importo massimo dell'esonero è pari a 800 euro su base mensile per ciascuna lavoratrice, in luogo dei 650 euro ordinari.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 12%