

Economia

Lepore: ora l'Aeroporto è più forte Investire per migliorarlo ancora

Le reazioni dopo la «scalata» della Mercanzia. Colla: «Ottima operazione»

Regione e Comune plaudono al grande sorpasso dei soci pubblici nel controllo dell'aeroporto Marconi che, con l'acquisizione del 9,99% delle quote del fondo F2i da parte delle Camere di Commercio di Bologna (che salirà al 44%) e Modena (che entra con il 6%), passerà al 58%. «Il rilevante impegno delle Camere di commercio sull'Aeroporto di Bologna — analizza il vice presidente dell'Emilia-Romagna con delega allo Sviluppo economico, Vincenzo Colla — è un'ottima operazione, che garantisce il controllo pubblico di una infrastruttura fondamentale per i nostri territori. Ora ci sono tutte le condizioni, anche finanziarie, per accelerare gli investimenti sullo scalo che ha una valenza internazionale».

Nella società che gestisce lo



Al Marconi Sono attualmente in corso cantieri per il potenziamento dei servizi

rare i servizi interni. Su questo punto l'accelerata c'è stata — riconosce — e c'è soddisfazione per le prime risposte date. Occorre proseguire e, aspettando i prossimi passi, continueremo ad essere vigili».

La mossa di Piazza della Mer-

canzia, che ha guadagnato poco meno del 4% delle azioni nella società aeroportuale, mette inoltre in salvo lo scalo da possibili speculazioni derivanti dall'uscita di scena del gestore di fondi infrastrutturali F2i, che già governa asset per

oltre 8 miliardi e ha partecipazioni negli aeroporti di Milano, Napoli e Torino. «Al di là delle etichette — si smarca Lepore —, dobbiamo tutti fare in modo che lo scalo dia il meglio di sé dal punto di vista della qualità e dello sviluppo». Tradotto, non accontentarsi degli obiettivi di crescita già raggiunti: «Il Marconi non può restare fermo, ma si deve continuare ad investire per migliorarlo». Bene, insomma, che il territorio si impegni ma «meglio ancora se il territorio ha un piano di sviluppo».

Lepore è, invece, più prudente sul futuro di BolognaFiere, dove si potrebbe replicare l'alleanza tra Bologna e Modena, con la seconda che punta ad entrare nel capitale sociale. «La Fiera ha già una struttura societaria consolidata — fa notare

Da sapere

● Il controllo pubblico dell'aeroporto Marconi, con l'acquisizione del 9,99% delle quote del fondo F2i da parte delle Camere di Commercio di Bologna (che salirà al 44%) e Modena (che entra con il 6%), passerà al 58%



Lepore
Non è un'operazione replicabile sulla Fiera che ha già una struttura societaria consolidata

— e non è quotata nello stesso mercato dell'aeroporto. Il problema di difenderla da eventuali scalate speculative non c'è». A dispetto dell'ipotesi di polo fieristico regionale spesso ipotizzata dalla Regione Emilia-Romagna, il sindaco mette le mani avanti: «Bologna, intesa come Comune (22,99% delle quote) e Città metropolitana (7,35%), vuole rimanere primo socio della Fiera. Credo che prima di pensare a nuovi ingressi o aumenti di capitale si debba essere molto attenti. La Fiera di Modena è stata salvata dalla Fiera di Bologna e ci siamo messi a disposizione in questi anni. Ma non vedo utile un'operazione simile a quella realizzata sul Marconi. Non credo sia da ripetere lo stesso copione e, sinceramente, rifiuto il parallelismo aeroporto-fiera; non lo vedo necessario».

Alessandra Testa

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Colla
Così si che garantisce il controllo pubblico di una infrastruttura fondamentale

scalo la Regione possiede il 2% delle azioni. Con Comune e Città metropolitana che pesano rispettivamente il 3,8% e 2,3%, il sindaco Matteo Lepore pensa soprattutto ai servizi per cittadini e turisti. «Reputo sia una buona cosa che la parte pubblica abbia voglia di impegnarsi sullo scalo così come che ci sia una forte sinergia fra Bologna e Modena. Da tempo le due città hanno un'unica destinazione turistica — ricorda —. La firmammo col sindaco Gian Carlo Muzzarelli. Con il suo successore Massimo Mezzetti vorremmo che l'alleanza riguardasse anche l'attrattività degli investimenti, non solo il turismo». «L'aeroporto si rafforza — prosegue il primo cittadino —; adesso si potrà rafforzare anche un indirizzo pubblico sul suo miglioramento. Oltre all'allargamento degli spazi e all'aumento delle sedute, avevo segnalato la necessità di miglio-

Caab, Tper e Interporto Cercansi candidati nei cda

Pubblicato il bando del Comune. Scade il 17 febbraio

Cercansi candidature per le nomine e le designazioni di rappresentanti in enti, aziende e società partecipate dal Comune in scadenza nel corso del 2025. L'amministrazione ha infatti pubblicato un avviso pubblico che dà tempo fino al 17 febbraio per presentare le domande a chi è interessato a farsi portatore della voce di Palazzo d'Accursio nelle diverse società con posti in scadenza.

Il bando elenca dunque i consigli di amministrazione dove, in diverse date, nel corso dell'anno ci saranno posti vacanti: Afm, Caab, Interporto, Srm e Tper. Da riempire sempre entro il 2025, poi, ci sarà anche una casella nel consiglio di indirizzo della Fondazione Teatro Comunale. Per quanto riguarda i collegi sindacali, infine, l'avviso cita Bologna servizi cimiteriali e Finanziaria Bologna metropolitana (in liquidazione). In quanto ai

criteri per poter essere ammessi a ciascuna candidatura — si legge nell'avviso — «è richiesto che coloro che rappresentano il Comune debbano essere scelti tra persone dotate di comprovata competenza tecnica o amministrativa, professionalità, qualificazione e di adeguata esperienza». E a questo proposito si chiede ai candidati di allegare alla domanda un «dettagliato curriculum». A chi intende farsi avanti per il Collegio sindacali, invece, «è richiesta la laurea in economia o equipollente, e l'iscrizione al Registro dei revisori legali. Sono inoltre richiesti particolari requisiti di idoneità, di indipendenza e di onorabilità risultanti da comprovata esperienza di revisione dei conti in società pubbliche e private», è infine messo nero su bianco nell'avviso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La vertenza

Lafert spera: sospesi i licenziamenti

Ora i sindacati sperano, dopo l'intesa in Regione Emilia-Romagna che ha sospeso per 15 giorni i 60 licenziamenti allo stabilimento Lafert, di Fagnano, nel ravennate che produce motori elettrici (l'head quarter è a San Donà di Piave in Veneto). «Ci auguriamo che questo passaggio serva a chiarire i reali contorni di questa complicata vertenza e che possa essere di viatico al fine di trovare una soluzione che eviti la dispersione di 60 posti di lavoro e la soppressione di uno storico stabilimento della bassa Romagna», affermano i delegati di Fim Cisl, Fiom Cgil e Uilml. Durante l'incontro, durato oltre cinque ore, i sindacati e la Rsu «hanno richiesto il ritiro della procedura di licenziamento, nonché il rilancio dell'attività industriale del sito produttivo. La delegazione sindacale infatti è convinta che nonostante l'azienda si trovi ad operare in un segmento di mercato in momentanea crisi, la decisione della società risulti in gran parte incomprensibile e sproporzionata». A fronte, prosegue il racconto dei sindacati, di una «rigidità aziendale che confermava la volontà di interrompere l'attività lavorativa entro fine marzo, l'assessore ha provato a favorire una momentanea mediazione. Pertanto, si è convenuto di sospendere per due settimane la procedura di licenziamento collettivo a fronte dell'impegno di affrontare e approfondire le condizioni economiche, produttive e finanziarie dell'azienda nel suo complesso, coinvolgendo nella discussione anche i siti che hanno sede in provincia di Venezia e Bologna. Previsto un nuovo tavolo martedì nella sede di Confindustria Venezia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'editoriale

L'industria dimenticata e l'esempio emiliano

SEGUE ALLA PRIMA

Se a Roma, nel senso della politica nazionale, un'industria italiana che perde colpi «sembra non preoccupare nessuno», c'è uno spazio di manovra a livello regionale? Cominciamo col dire che la posizione d'onore dell'Italia come seconda manifattura d'Europa (dietro alla Germania e davanti alla Francia) non è data per sempre e va continuamente riguadagnata. Vi sono regioni che contribuiscono in maniera rilevante alla formazione del valore aggiunto manifatturiero, in primis quelle del nuovo Triangolo industriale (Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto); e lo stesso può dirsi per il contributo di queste tre regioni all'export italiano. Sempre dominante è il ruolo del

Triangolo nella composizione delle imprese «Superchampions» portate alla luce da ItalyPost e L'Economia, così come in quella delle «Medie imprese industriali» studiate da Mediobanca e Unioncamere. In tutti questi casi, parliamo di un peso del 50% (e oltre) sul corrispondente totale italiano. Tuttavia, quando passiamo a esaminare le politiche pubbliche verso l'industria e la sua trasformazione strutturale, l'esperienza di questi anni (decenni) ci dice che una sommatoria di politiche industriali regionali non dà, come risultato, una politica industriale nazionale a tuttotondo. Ci si muove lungo un crinale sottile. Da un lato, le cento città devono continuare a macinare le loro politiche industriali legate al

territorio e focalizzate sugli investimenti in conoscenza, come l'Emilia-Romagna — per giudizio largamente condiviso — sta facendo da tempo. Pensiamo, solo per citare tre iniziative, alla Rete Alta Tecnologica, alla Rete Politecnica (ITS e IFTS), al contributo della Regione per lo sviluppo di quel gioiello dell'età digitale che è il Tecnopolo dei Big Data. Dall'altro lato, proprio come quest'ultimo esempio ben dimostra, è necessaria, nel campo delle «nuove» politiche industriali, una sempre crescente cooperazione fra i diversi livelli di governo: regionale, nazionale, sovranazionale (Ue). Un campo dove, negli ultimissimi mesi, abbiamo assistito a numerose occasioni di incontro e quelle delle crisi aziendali: non vi è Regione

italiana, di qualunque colore politico essa sia, che da sola, con gli strumenti che ha a disposizione, possa affrontare questi passaggi critici. La collaborazione fra Istituzioni su alcune questioni vitali come le crisi aziendali è già nell'agenda di policy: è un fatto positivo. Può bastare? Probabilmente no, se teniamo conto di ciò che sta accadendo nella manifattura europea. Prendiamo la crisi dell'automotive e le relazioni della nostra industria vuoi con i produttori cinesi, vuoi con l'America di Trump. E prendiamo le industrie del futuro che stanno consolidandosi sotto i nostri occhi in virtù della diffusione dell'IA: microconduttori/microelettronica, spazio, scienze della vita. È probabilmente dalle regioni del

Paese, a cominciare da quelle a più spiccata vocazione manifatturiera (come la nostra), che possono e debbono alzarsi tante voci per provare a dare soluzione al mistero evocato da Ferruccio de Bortoli. Qui e ora, occorre trovare i modi per rafforzare quel contributo di idee e azioni che offre questa immagine della Via Emilia: la manifattura non è cosa del passato, tutt'altro; l'industria ha continuamente bisogno di giovani talenti ed è l'attività economica che più investe in ricerca e innovazione (R&I).

Come, per così dire, bucare lo schermo? Una Legislatura regionale all'inizio del suo cammino è un buon punto da cui partire.

Franco Mosconi
© RIPRODUZIONE RISERVATA