



Rassegna stampa

Mercoledì 15 febbraio 2022

A cura dell' Ufficio comunicazione Gesco

Gara di solidarietà per il bimbo a rischio allergie

Dall'Ufficio scolastico regionale ampie rassicurazioni: «A Marano due scuole pronte ad accoglierlo»

NAPOLI La storia di Giusi, la madre di un bambino di quattro anni che convive con un probabile disturbo dello specchio autistico e con un'allergia alimentare, che non riesce a trovare a Marano di Napoli una scuola che si prenda cura e tuteli la salute di suo figlio, di cui ieri si è occupato questo giornale, ha sollevato l'attenzione dell'Ufficio scolastico regionale della Campania.

Il direttore generale Ettore Acerra assicura che a Marano «c'è la possibilità di inserire questo bambino a scuola. Posso dire – afferma – che ieri, dopo aver letto l'articolo, abbiamo fatto un paio di telefonate a due scuole di Marano e da entrambe abbiamo ricevuto la piena disponibilità ad accogliere questo bam-

bino. Anche perché non è pensabile che si possa negare l'accesso a scuola ad un bimbo di quattro anni. Ma le dico di più – aggiunge il direttore generale - la madre può anche rivolgersi al nostro Ufficio regionale e noi la metteremo in contatto con una scuola adatta alle esigenze di suo figlio, poi ovviamente le scelte le fanno le famiglie, noi certamente non possiamo imporre una scuola piuttosto che un'altra».

Acerra non nasconde tuttavia le criticità che riguardano l'inclusione scolastica degli alunni fragili.

«In Campania abbiamo quest'anno poco più di 36 mila bambini e ragazzi con certificato di disabilità, a fronte di 24 mila posti di so-

stegno. Sono numeri che attestano purtroppo che senza ombra di dubbio il nostro organico è insufficiente. È chiaro che l'inclusione si fa con un sistema che riesca a coinvolgere oltre alla scuola altri soggetti, come le Asl, che a volte invece soffrono perché hanno poche risorse a disposizione».

Sulla formazione del personale scolastico in materia sanitaria il direttore dell'Ufficio scolastico regionale afferma che esistono dei poli formativi che si avvalgono di fondi stanziati ad hoc.

«Contiamo di avere altri finanziamenti da parte della Regione, i cui dirigenti abbiamo incontrato una quindicina di giorni fa insieme ai vertici dell'Ordine dei medici

pediatri e i medici di famiglia, con cui stipuleremo dei protocolli d'intesa. Faremo anche un accordo con la Croce Rossa Italiana proprio al fine di poter consentire alle scuole di potenziare le competenze del nostro personale», conclude.

Francesco Parrella



L'Italia che si cura da sola La corsa post Covid ai farmaci senza ricetta

Il ritorno dei malanni
di stagione spinge
le vendite: è record
Ma i medici avvertono:
meglio consultarci

di Michele Bocci

Quando si tratta di fronteggiare un mal di testa o di stomaco, la febbre, la tosse o i disturbi intestinali, gli italiani fanno sempre più spesso da soli. Entrano, cioè, in farmacia e si comprano un medicinale per il quale non è necessaria la ricetta. Si chiama automedicazione e la sua diffusione è in aumento, come certificano i produttori, ben contenti di vedere i fatturati crescere in modo significativo. Nel 2022, secondo Assosalute, il giro economico è stato più alto del 19% rispetto all'anno precedente, raggiungendo un valore di quasi 2,9 miliardi. Le confezioni vendute sono state il 16% in più per un totale di 287 milioni, in media quasi 5 per abitante. «È successo anche perché è tornata l'influenza».

Dosaggi bassi

I medicinali in questione si trovano sugli scaffali (e in quel caso si chiamano "Otc" e possono essere pubblicizzati) oppure vanno chiesti al farmacista perché non devono essere esposti (e si chiamano "Sop"). Si distinguono dai farmaci di fascia C, che sono ugualmente a pagamento ma con ricetta. Per Aifa «sono impiegati autonomamente per disturbi lievi come faringodinia, cefalea, raffreddore e malanni stagionali». Le molecole utilizzate sono alla base anche di prodotti con obbligo di prescrizione, ma il dosaggio è più basso. Ad esempio, il paracetamolo (il più conosciuto dei quali è la Tachipirina) fino a 500 milligrammi si può

vendere liberamente. Ovvio che prendendone due pasticche si aggira l'obbligo di prescrizione previsto per il formato da mille. Stesso discorso vale per l'ibuprofene (presente nel Brufen e in tanti altri farmaci). Si tratta di due prodotti sul podio delle vendite. Al primo posto c'è il diclofenac, un antinfiammatorio alla base del Voltaren declinato, se è da banco, in preparazioni di vario tipo, compresse diverse pomate.

Regioni che vai, usanza che trovi

I dati delle Regioni, raccolti da Aifa, mostrano una diversa attitudine a comprare i farmaci da automedicazione. Nel 2021 in Liguria, la Regione più anziana d'Italia, sono state assunte 145 dosi di questi farmaci ogni mille abitanti. Seguono la "giovane" Campania con 131 e poi Piemonte e Toscana con 124. In Sicilia i consumi sono molto più bassi, visto che il dato è fermo a 82.

I generici poco usati

Anche per i medicinali senza ricetta esistono i generici, che però sono molto meno venduti dei prodotti di marca. Uno studio di un gruppo di Aifa guidato da Francesco Trotta ha provato che il brand del paracetamolo detiene il 90% del mercato, anche se i cittadini avrebbero alternative molto meno costose messe a disposizione dai produttori di equivalenti.

L'effetto pandemia e influenza

C'è pure la pandemia dietro al successo di questi prodotti. Basti pensare a come si è diffuso l'uso dell'ibu-

profene tra coloro che hanno avuto blandi sintomi del Covid, provocati principalmente dalla sottovariante Omicron 5. Ma, come fanno notare da Assosalute, l'anno è stato «positivamente anomalo» anche per il ritorno dell'influenza e dei vari virus stagionali, «con i quali si era venuti meno a contatto dal 2020».

Sentire comunque il dottore

Anche i farmaci senza ricetta devono essere presi con cautela. Lo dimostra fra l'altro la recente decisione di Ema, l'agenzia del farmaco europea, di aprire una "revisione" sui medicinali contenenti pseudoefedrina (usati contro sintomi di raffreddore e influenza) dopo alcuni casi di reazioni avverse segnalati dalla Francia. «Prima di prenderli sarebbe meglio che soprattutto gli anziani e le persone con problemi di salute avvertissero noi», dice Silvestro Scotti, del sindacato dei medici di famiglia Fimmg. «Ci possono intanto essere problemi con l'assunzione di dosaggi eccessivi».

Un mio paziente, di recente, ha avuto una reazione tossica importante al paracetamolo. Poi ci sono le interazioni con le altre medicine che già si assumono. Una nuova molecola, in alcuni casi, può potenziarne gli effetti oppure diminuirli, con esiti comunque pericolosi». Scotti

fa notare, infine, che i farmaci senza ricetta di recente sono stati utili, perché in alcuni casi sono diventati l'alternativa a medicinali carenti con dosaggi più alti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I trasporti

Metrò Linea 1, incubo chiusura otto ore di stop per le prove del treno Disagi e rabbia: "Nessuno ci informa"

di **Tiziana Cozzi**

«Ma la metro a Napoli è sempre chiusa?». È la domanda di cittadini e tanti turisti davanti ai cancelli della Linea 1 della metro chiusi ieri per 8 ore, dalle 9,15 alle 17 per le prove al nuovo treno. Una giornata di passione, scandita dalla rabbia e dalle proteste degli utenti, dopo lo stop inatteso di lunedì per il guasto a 3 treni e la chiusura di 4 stazioni per l'intera mattinata. Un incubo che si ripete troppo spesso. Venerdì la linea potrebbe essere di nuovo off-limits con lo sciopero di 24 ore proclamato da Usb.

Roberto e la sua compagna, milanesi, si aggirano nella galleria coperta di piazza Garibaldi un po' spaesati. «Di nuovo? Lunedì abbiamo trovato la metro chiusa e siamo andati a piedi in centro, 40 minuti abbondanti. Ora mi sento un po' perso, perché devo fronteggiare di nuovo un problema. Sono abituato a Milano, non me l'aspettavo, da noi il servizio c'è sempre e in una grande e bella città come questa mi aspettavo perlomeno un servizio funzionante». È la quarta volta in un mese che la metro si ferma per le verifiche fissate da Ansfisa (Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria) in pieno giorno, anziché di notte, per un'agitazione del personale. Prove che si intrecciano alle verifiche sui treni vecchi, prima effettuate di notte, ora di giorno. Scongiurata la chiusura di domani, Anm in una settimana complicata ha assicurato che la metro effettuerà il servizio regolarmente. Alza le

braccia Francesco, studente di Filologia classica mentre si avvia a piedi all'università: «Per una città come Napoli è vergognoso interrompere il servizio nelle ore di punta fino al pomeriggio». «Un disagio continuo per me che vado a lavoro - spiega Elisa Virnicchi - è impossibile lavorare in questa città, vado a Gianturco ogni giorno e vado al Rione Alto. Ho un figlio che vive all'estero, quando vado e confronto la loro qualità della vita è veramente avvilente. Qui invece peggiora sempre, per questo scappano tutti». Sbotta un uomo in giacca e cravatta, di Formia: «Non mi fate parlare, sono furioso». L'assalto alle fermate dei bus è automatico, tante le banchine affollate. «Sono di Vicenza, vivo in Olanda - spiega Edoardo, a Napoli con la compagna che è qui per lavoro - e mi è capitato di trovare un treno cancellato all'ultimo momento ma per lo meno c'è informazione, ci sono app che annunciano i disagi in tempo reale e nei giorni successivi, ti propongono alternative per il tuo percorso, in Olanda c'è molta organizzazione, anche se ci sono stati problemi con i trasporti per mancanza di personale. Qui vedo invece carenza di informazioni, non c'è nemmeno un cartello, una scritta... ho chiesto in biglietteria ma una chiusura di 8 ore per una metro è tantissimo». A un'ora dalla chiusura dei cancelli compare un foglio A 4 scritto a penna che informa degli orari di chiusura e di riapertura. Si dispera Ugo De Carlo, viene da Benevento è diretto al Policlinico per gli accertamenti che pre-

cedono un intervento chirurgico.

Silvana e Camillo vengono da Sarno, sono diretti a Santa Lucia, pensano invece al male minore: «Un disagio inatteso, il fatto che sia chiusa è un problema ma almeno non siamo prigionieri del treno che non funziona, come ci è capitato in Circumvesuviana più di una volta...». Sofia e Lorenzo sono turisti fiorentini, hanno appena acquistato il ticket giornaliero da 4 euro e 20 e continuano a guardare oltre le saracinesche abbassate: «Non ci hanno detto nulla della chiusura prolungata, ci hanno fatto fare l'abbonamento senza avvisarci, sono molto dispiaciuta, tra poche ore partiremo ed è una spesa inutile, l'informazione è molto carente, mi ha dato molto fastidio». Laura di Rimini ha trovato la metro chiusa 3 giorni fa per lo stesso motivo: «Non siamo stati avvertiti, sono diretta in centro, andrò a piedi. Lo trovo singolare, sono in vacanza e questa è la seconda volta... Come fate voi napoletani a muovervi con trasporti così carenti?». Francesca e Nunzia, nonna e nipote di Secondigliano sono uscite per fare una passeggiata sul lungomare «ma non sapevamo che fosse tutto chiuso, ora sarà difficile tornare a casa». Non c'è tregua per i passeggeri Anm. Venerdì lo sciopero Usb e intanto la prossima settimana un'altra prova per il nuovo treno e quindi è assicurata una nuova chiusura della linea.

IL COMITATO CIVICO L'APPELLO AL MINISTRO SANGIULIANO: "VALORIZZARE I BENI CULTURALI DELLA CITTÀ"

"Un fondo per sostenere l'editoria e le librerie"

NAPOLI (mdr) - Associazioni e privati cittadini riuniti in un comitato civico che si pone l'obiettivo di riportare Napoli alla sua vocazione culturale, a cominciare dalla valorizzazione del Centro storico, per rilanciare un turismo di qualità, costituire un fondo regionale per sostenere l'editoria e le librerie, ripristinare il circuito delle librerie da piazza Cavour a piazza Dante. E' l'iniziativa presentata dai presidenti delle associazioni 'Nuove Socialità', **Salvatore Ronghi**, 'Informazione Giovani Europa', **Luigi Rispoli**, 'Comitato di Porto Salvo', **Antonio Pariente**, 'Carlo La Catena', **Nicola Perna**, presso la stazione Bayard, il più antico tronco ferroviario nella storia d'Italia. E proprio da qui parte un appello al ministro della Cultura **Gennaro Sangiuliano** "affinché Napoli, attraverso la valorizzazione dei suoi beni culturali e delle sue eccellenze, torni agli antichi splendori". "Napoli è la tre le prime mete turistiche in Europa, ma è stata abbandonata a un'offerta turistica di bassa qualità a causa del proliferare di friggitorie selvagge, del degrado e dell'illegalità

diffusa - ha detto Ronghi - in particolare il Centro storico, piazza Dante e Port'Alba, antica strada delle librerie, hanno perso la propria identità e la propria vocazione culturale a causa di amministrazioni comunali inadeguate, che hanno vanificato anche il Grande Progetto di valorizzazione del Centro storico come sito Unesco, che appare disatteso. La sinistra - ha rimarcato Ronghi - ha svilito l'identità e la vocazione culturale di Napoli consentendo che si trasformasse in un bivacco a cielo aperto. Occorre risollevarla la città e riportarla all'antico splendore". Gli fa eco Pariente, secondo il quale "il Centro Storico si sta trasformando in un fritto storico, per l'incredibile numero di queste attività commerciali che si stanno aprendo nei Decumani e che stanno degradando il sito Unesco e l'intera città". Pariente ritiene che "negli ultimi quattro anni, a Napoli, hanno chiuso più di una trentina tra librerie e piccole case editrici; in particolare, la libreria storica Guida di Port'Alba e in questa area, che era la strada delle librerie, ci sono numerosi locali sfitti che potrebbero

trasformarsi anch'essi in friggitorie". Secondo Rispoli, inoltre, "le sorti dell'antica stazione Bayard dimostrano il degrado e l'illegalità in cui è finita Napoli a causa di amministrazioni incapaci di garantire la sicurezza urbana, l'ordine ed il decoro, fondamentali presupposti per lo sviluppo turistico di qualità". Perna, infine, sottolinea che "le grandi opere architettoniche sono abbandonate a se stesse e Napoli sprofonda sempre di più in un mare di degrado e di disservizi che non le consentono di decollare come meta turistica di qualità".

© RIPRODUZIONE
RISERVATA

Settantamila posti a rischio per il Sud futuro da incubo

IL FOCUS

Nando Santonastaso

Settantamila posti di lavoro a rischio, il numero da mesi è sempre lo stesso. Lo ribadiscono i sindacati metalmeccanici, lo rilanciano le aziende della componentistica, le più esposte alla svolta. Il via libera definitivo dell'Europarlamento allo stop nel 2035 alle auto con motori diesel e benzina può mettere nei guai soprattutto l'Italia, come ha più volte spiegato l'Anfia, l'Associazione guidata da Paolo Scudieri che rappresenta l'intera filiera nazionale automobilistica. Nella sola produzione di componenti per motori termici sono impegnate 2.200 aziende, il 25% nel Mezzogiorno, per circa 160mila addetti, capaci di garantire un fatturato di oltre 50 miliardi di euro all'anno. I 70mila posti a rischio sono concentrati per lo più qui, distribuiti in 445 aziende quasi tutte di piccole e medie dimensioni: per loro il futuro può diventare seriamente un incubo. «Ma le conseguenze delle scelte europee sono destinate anche a riflettersi sulle persone che lavorano nelle sedi dei concessionari, nelle riparazioni dei veicoli e nella distribuzione di carburanti. Attività che forniscono lavoro a circa 570 mila persone per un valore della produzione equivalente al 16% del Pil» ricorda l'ex segretario confederale della Cisl Natale Forlani sul Sussidiario.net di pochi giorni fa.

I DUBBI

Nell'aria, peraltro, il via libera di Strasburgo. «Sapevamo or-

mai che si sarebbe andati in quella direzione» commenta Ferdinando Uliano, leader dei metalmeccanici Cisl per il settore auto. E aggiunge: «Non a caso, le grandi compagnie dell'auto si stanno già muovendo, per loro addirittura le produzioni dei motori esotermici dovrebbero diventare obbligatorie dal 2030. Con il paradosso però che dal 2025 dovranno essere realizzati i nuovi motori Euro 7, ovvero bisognerebbe investire in una produzione che dopo 5 anni non dovrà esistere più. Chi volete che sia davvero interessato a spendere questi soldi?».

L'Italia dell'automotive tra la necessità della corsa all'elettrico e il rischio di non farcela. I sindacati preoccupati della mancanza di scelte di politica industriale, ovvero della previsione di interventi e sostegni in grado di accelerare le transizioni verso i nuovi motori e di tutelare la manodopera che potrebbe non risultare più utile. Come nelle fabbriche di assemblaggio, ad esempio: i pezzi che occorrono per un motore elettrico sono infinitamente di meno rispetto a quelli tradizionali. «Il ministro Urso ci ha confermato la disponibilità di risorse per 6 miliardi per i prossimi 6 anni ma difficilmente basteranno ad evitare pesanti contraccolpi su aziende e lavoratori», insiste Uliano. Il rischio che l'Italia possa approvvigionarsi all'estero per le componenti che non riuscisse a produrre in casa non sembra affatto remoto. «La nostra componentistica è strutturalmente più debole rispetto a quelle dei Paesi competitor europei e americani», dice il sindacalista.

IMMATRICOLAZIONI IN CALO

Di sicuro a leggere le immatricolazioni del 2022 si ha la con-

ferma della delicatezza delle nuove sfide. Il mercato italiano dell'auto ha vissuto «uno degli anni peggiori dell'ultimo mezzo secolo», nonostante la crescita a doppia cifra di dicembre. Poco più di 1,3 milioni di immatricolazioni, in calo del 9,7% rispetto al 2021: ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione sale al 31,3%. Gennaio 2023 per la verità ha fatto registrare un balzo delle vendite pari a 123mila circa, il 19% in più di gennaio 2022, sesto mese consecutivo positivo a conferma di una certa inversione di tendenza, dovuta - sottolinea il Centro Studi Promotor - al miglioramento delle forniture di microchip. «Ma il ritorno a livelli normali per il mercato italiano, cioè superiori a 2.000.000 di unità annue, appare ancora molto lontano». Del resto, anche sul fronte della transizione verso l'elettrico, nonostante gli incentivi varati dal governo a sostegno della domanda, le cose non stanno andando benissimo: Federauto, la Federazione nazionale dei concessionari, ricorda che la quota di mercato delle auto elettriche è scesa nel 2022 dal 4,6% al 3,7% e si è registrato il peggior andamento tra i più grandi mercati in Europa. Il ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica ha stanziato 713 milioni di euro per l'installazione di nuove prese di ricarica nell'arco del prossimo triennio (nelle sole aree urbane arriveranno 13.755 colonnine da 90 kW, mentre sulle superstrade saranno installati altri 7.500



punti da 175 kW) ma l'incognita occupazionale rimane: 70mila lavoratori in meno non se li può permettere nessuno, soprattutto l'Italia.

**LA DIFFICILE TRANSIZIONE:
I PEZZI CHE OCCORRONO
PER UN MOTORE
ELETTRICO SONO MOLTI
DI MENO RISPETTO
A QUELLI TRADIZIONALI**

Nella foto d'archivio operai al lavoro nella catena di montaggio della Fiat Panda nello stabilimento di Pomigliano d'Arco a Napoli

Le cifre della produzione componentistica per motori diesel e a benzina

2.200

Sono le aziende in tutta Italia impegnate nella sola produzione di componenti per motori termici. Di queste si calcola che il 25 per cento sia nel Mezzogiorno, per un totale circa di 160mila addetti, capaci di garantire un fatturato di oltre 50 miliardi di euro all'anno

70.000

Sono i posti considerati a rischio. La maggior parte sono concentrati per lo più al Sud, distribuiti in 445 aziende quasi tutte di piccole e medie dimensioni: per loro il futuro può diventare seriamente un incubo e le scelte assunte in rischiano di far saltare l'intero apparato produttivo.

570.000

Per i sindacati le conseguenze delle scelte europee sono destinate anche a riflettersi sulle persone che lavorano nelle concessionarie, nelle officine e nella distribuzione di carburanti: 570mila persone per un valore della produzione equivalente al 16 per cento del Pil.

9,7%

Sono poco più di 1,3 milioni le immatricolazioni nel 2022, in calo del 9,7% rispetto al 2021: ma se il confronto si fa con il 2019, l'anno prima della pandemia, la flessione sale al 31,3%. Per le auto elettriche nel 2022 si è registrato il peggior andamento tra i grandi mercati europei.