

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MARTEDI' 3 DICEMBRE 2024

Il fatto - Introito per 500mila euro che si aggiungono ai 700mila raggiunti. «Dobbiamo coinvolgere tutti in questa crescita»

Luci d'Artista, quasi sold out in città

«Quasi un sold out per quanto riguarda le attività alberghiere e altrettanto per quelle extra alberghiere». Lo ha dichiarato l'assessore al Turismo del Comune di Salerno Alessandro Ferrara commentando il primo fine settimana di Luci d'Artista in città. «Abbiamo avuto un introito di circa 500.000 euro, che si aggiungono ai 700.000 già raccolti, raggiungendo un totale di un milione e duecentomila euro per il 2023 grazie alla tassa di soggiorno. Questo dimostra che Salerno è una città che piace, accoglie e può dare ancora tanto. Ritengo che noi siamo il baricentro della Regione Campania, con bellezze storiche e culturali importanti come la Reggia di Caserta, Pompei, Paestum e altre destinazioni, comprese quelle marittime e per il campeggio. È importante valorizzare queste risorse, coinvolgendo tutti nella crescita comune per apportare economia e, soprattutto, lavoro - ha poi aggiunto l'assessore Ferrara - Salerno è una città che può offrire molto dal punto di vista turistico e può rappresentare un vero sviluppo economico, soprattutto in un momento in cui l'Italia affronta un grande disavanzo creditizio. Crediamoci, con la collaborazione di tutti. È giusto che venga attribuita una cri-



L'assessore Alessandro Ferrara

tica costruttiva e non distruttiva. Dobbiamo essere bravi tutti quanti a crederci e io ci credo. Dal 2021 ad oggi abbiamo portato un trend positivo, aumentando il prodotto interno lordo alle fiere internazionali e nazionali. Siamo quindi più attenti come Regione Campania, ma soprattutto come Napoli e Salerno. Su questo dobbiamo essere veramente soddisfatti per quello che stiamo facendo». Ad esprimere soddisfazione anche il sindaco Vincenzo Napoli ricordando che «la città non è più solo una destinazione per gite in giornata: sempre più persone scelgono di fermarsi grazie

alla qualità dei nostri bed and breakfast e delle strutture alberghiere, che registrano alti livelli di soddisfazione. Dal punto di vista turistico, i numeri parlano chiaro. Salerno è decima in Italia per l'uso delle carte di credito e la tassa di soggiorno fornisce un indicatore concreto del flusso turistico. Nel 2023, solo nei primi mesi, abbiamo raggiunto un introito complessivo di 1,2 milioni di euro. Questi dati confermano che Salerno è una città accogliente e attrattiva, con un ruolo centrale nella Regione Campania. La sua posizione strategica, a breve distanza da mete culturali e storiche

Il caso - Tragedia avvenuta a Conca dei Marini

Perde il controllo dello scooter, 15enne perde la vita in Costiera Amalfitana

Un ragazzo di 15 anni è morto in un incidente stradale avvenuto la scorsa notte a Conca dei Marini, piccolo comune della Costiera Amalfitana. Il 15enne era a bordo di uno scooter quando, percorrendo la strada statale 163 'Amalfitana', per cause ancora in corso di accertamento ha colpito un muretto ed è caduto. Il giovane è deceduto a causa della gravità delle ferite riportate nella caduta. Sul posto sono intervenuti i sanitari del 118 e i Carabinieri della compagnia di Amalfi. Come da prassi in questi casi, del tragico incidente è stato avvisato anche il magistrato di turno in Procura; non è escluso che, come accade per le vittime di incidenti stradali, sul corpo del 15enne possa essere effettuata, nelle prossime ore, l'autopsia. «Praiano piange ancora una volta uno dei propri figli restando impotente di fronte ad una ennesima tragedia. Quando avvengono incidenti simili è difficile per davvero commentarli ma bisogna comunque che tutti gli addetti ai lavori facciano una attenta riflessione. La costiera deve essere attenzionata per una messa in sicurezza generale perché i vari incidenti che avvengono fanno accendere una spia sulla pericolosità. Mi auguro che con concretezza si attuino tutti i provvedimenti e gli interventi necessari visto che di certo la tanta decantata ZTL, che chissà quando e se dovesse essere applicata, non di certo servirà a migliorarne la sicurezza», ha dichiarato il Presidente dell'Associazione delle famiglie delle vittime della strada della Costiera Amalfitana Salvatore Gagliano.

Il fatto - Appello: contattare 112 nell'immediato

Telefonate con numero chiamante "falso". Consigli antitruffa dei carabinieri

Aumentano le segnalazioni al 112 da parte di cittadini che rappresentano di essere stati contattati da un numero telefonico in apparenza riferibile ad un "Comando Carabinieri" ovvero ad un "Istituto bancario" nel corso della cui conversazione l'interlocutore si rivolge alla "vittima" con frasi quali "Pronto? Siamo i Carabinieri, suo figlio è stato arrestato" oppure "Sono l'operatore della Banca il suo conto corrente è in pericolo...", circostanza che di norma dà il via al tentativo di truffa posta in essere da una rete di criminali che sfrutta lo spoofing informatico, ovvero la tecnica di inganno telefonica mediante la quale si "falsifica" il contatto telefonico chiamante utilizzando perlopiù la tecnologia V.O.I.P. La truffa sfrutta la possibilità di "clonare" numeri di telefono realmente esistenti di uffici di forze di polizia o operatori bancari consentendo dunque al criminale di presentarsi come ad essi appartenenti così da ingannare chi riceve le chiamate e visualizza il numero, spesso conosciuto - per dare così sostegno e credibilità alle successive richieste di consegna di soldi o oggetti preziosi oppure di conoscere i dati di accesso ai conti bancari. I truffatori fanno leva sull'urgenza prospettata e sulle paure delle vittime per indurle in errore e convincerle a compiere determinate azioni quali la consegna di danaro al "complice" di turno piuttosto che farsi rivelare informazioni di dati personali, codici di accesso a conti bancari ovvero indurre la vittima a "temporaneamente" trasferire denaro su altri conti correnti. Difendersi da questi reati è possibile, l'Arma dei Carabinieri, che in ambito provinciale ha di recente istituito nel Nucleo Investigativo la sezione cyber investigation, è in prima linea nella prevenzione alle truffe e ricorda a tutti i cittadini di non condividere mai via telefono dati personali, come credenziali di conto bancario o avvio di operazioni di bonifico, ovvero di non assecondare a richieste di consegna di soldi e gioielli.

Il fatto - In via Roma. Diverse attività presentate

Azimut inaugura la nuova sede

È stata inaugurata la nuova sede di Azimut a Salerno, in via Roma 33, con un'apertura al pubblico e un ricco programma di seminari dedicati alla protezione del patrimonio e ai servizi per famiglie ed aziende del territorio. Il taglio del nastro è avvenuto alla presenza di autorità della Città di Salerno e per l'occasione sono state presentate le attività che saranno messe in campo.

Il fatto - Si parlerà di intelligenza artificiale e alle opportunità per i giovani

Bmfl, prima giornata sarà dedicata all'Hackathon

Prende ufficialmente il via oggi, alla Giffoni Multimedia Valley, la quinta edizione della Borsa Mediterranea della Formazione e del Lavoro (BMFL). L'evento, promosso dalla Fondazione Super Sud e organizzato dal Gruppo Strategico in collaborazione con il Giffoni Innovation Hub, si propone come il più importante appuntamento del Sud Italia per la formazione, l'orientamento professionale e l'innovazione, con 30 stand tra enti di formazione, apl e ITS. La giornata inizierà alle 9:30 con i saluti introduttivi di Giovanni D'Avenia, Presidente della Fondazione Super Sud, Antonio Vitolo, CEO del Gruppo Strategico, e Luca Tesaro, CEO del Giffoni Innovation Hub. A seguire, dalle 9:45 alle 11:00, prenderanno la parola diverse figure istituzionali, tra cui Antonio Giuliano, Sindaco di Giffoni Valle Piana, Giovanni Guzzo, Vicepresidente della Provincia di Salerno, Giuseppe Gallo, Vicepresidente della Camera

di Commercio di Salerno, e Armida Filippelli, Assessore alla Formazione Professionale della Regione Campania. Uno dei momenti centrali della giornata sarà la presentazione e il lancio ufficiale dell'Hackathon "Talents for Business" Banca Campania Centro, in programma dalle 11:00 alle 12:00. L'Hackathon vedrà coinvolti 100 giovani talenti, pronti a mettersi alla prova su sfide aziendali reali presentate da tre importanti imprese: Mare Group, Greenverse e Isola-Reflex. L'introduzione sarà curata da Edoardo Gisolfi, coordinatore dell'Hackathon, con la partecipazione di Antonio Brando, Governatore del Distretto 2101 del Rotary International, e Vincenzo Iennaco, Presidente del Gruppo Giovani Imprenditori di Confindustria Salerno. Subito dopo, dalle 12:00 alle 13:00, il dibattito si sposterà sull'intelligenza artificiale con un talk intitolato "Intelligenza Artificiale:

una nuova sfida per la formazione". Interverranno Raffaele Sibilo, professore di Sociologia Generale dell'Università di Napoli Federico II, Antonio Capone, Direttore delle Aree di Produzione di Sviluppo Lavoro, e Armida Filippelli. Non mancheranno attività parallele di grande interesse. Tra queste, dalle 11:00 alle 12:30, un incontro dedicato al mondo della consulenza del lavoro, con interventi di Giovanni Borgia, Presidente dell'Ordine dei Consulenti del Lavoro di Salerno, e Daniela D'Angelo, Consulente del Lavoro, che presenteranno Gen.L. - Generazione Legalità, il primo videogioco educativo sulla legalità nel lavoro. La BMFL proseguirà nei giorni successivi con un calendario ricco di attività, tra cui workshop, mostre, proiezioni, e il contest video per le scuole. Un'occasione unica per studenti, giovani professionisti e aziende per costruire connessioni, esplorare nuove opportunità e affrontare le sfide del futuro.

Trasporto eccezionale Stop a sosta e transito nella zona industriale

VIABILITÀ

Si terrà a partire da questa sera il trasferimento dei “pezzi” della maxi trivella che sarà utilizzata per effettuare gli scavi delle gallerie della linea dell’Alta Velocità Battipaglia-Romagnano al Monte che, dopo l’arrivo al porto di Salerno, sono stati custoditi per diversi giorni nell’area adiacente allo stadio Arechi. Con un’apposita ordinanza, adesso, il Comune di Salerno ha varato il dispositivo per consentire il passaggio del trasporto eccezionale alla volta dell’autostrada. Dalle ore 22 e fino al passaggio dell’intero convoglio (previsto entro le ore 6 di domani) in piazzale Bottiglieri, piazzale Volpe, viale Giacumbi, viale Bandiera, via Allende, via Wenner, via Fuorni, via delle Calabrie e via Frignelle è istituito il divieto di sosta e fermata con rimozione forzata per tutti i veicoli su ambo i lati delle carreggiate. Sempre dalle 22 di questa sera, inoltre, nel corso del transito del convoglio eccezionale sull’itinerario, è prevista una chiusura dinamica e temporanea delle strade. Per consentire il montaggio dei sovr Ponti, poi, in via Allende (nel tratto compreso tra via Wenner e via degli Uffici Finanziari) è istituito il divieto di transito per tutti i veicoli nella carreggiata direzione Sud, nonché nella corsia lato mare della carreggiata Nord dalle ore 21 e sino al termine delle operazioni. In via Wenner (tratto compreso tra via Tiberio Claudio Felice e via Amato) è istituito il divieto di transito per tutti i veicoli dalle ore 22 e sino al termine delle operazioni.

riproduzione riservata

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Martedì 3 Dicembre 2024

Basile leader dei Giovani della Campania

Francesco Basile (nella foto), amministratore unico di Base House — azienda specializzata in infrastrutture, reti tecnologiche, costruzioni civili, industriali e stradali — nonché vicepresidente di Ance Avellino, è stato eletto alla guida del Comitato Giovani imprenditori di Confindustria Campania per il quadriennio 2024-2028. Basile subentra a Vittorio Ciotola.

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Martedì 3 Dicembre 2024

Stellantis di Pomigliano La protesta scatta all'alba «No ai tagli dell'indotto»

Gli operai Trasnova hanno bloccato l'ingresso dei camion dei fornitori

L'ex premier Conte: il nuovo Ceo dovrà rilanciare la produzione italiana

È scattata alle 6 di ieri mattina la protesta dei 90 lavoratori della Trasnova, l'azienda dell'indotto di Stellantis Pomigliano addetta in fabbrica alla movimentazione e alla logistica. Blocco dell'ingresso merci e dei camion di fornitori fermi all'esterno dello stabilimento senza poter effettuare le consegne dei componenti. Con loro anche alcuni lavoratori dei siti di Cassino e Melfi. Per effetto della decisione di Stellantis di non rinnovare il contratto alla scadenza del 31 dicembre, in 650 perderanno il posto di lavoro, 90 dei quali a Pomigliano d'Arco. «Da gennaio saremo senza lavoro — spiega Francesco, uno dei manifestanti —. A Pomigliano d'Arco siamo 90, ma in tutta Italia 650 lavoratori rischiano di restare senza futuro. Stellantis ha già sostituito il nostro lavoro con operai interni. Oggi tocca a noi, ma domani potrebbe toccare ai colleghi del Vico. Dobbiamo restare uniti».

Le reazioni

La Fiom chiede una rapida soluzione: «Non è più il tempo di aspettare — afferma Mauro Cristiani, segretario generale Fiom di Napoli — è necessario un intervento urgente per tutelare l'occupazione e bloccare i licenziamenti». La protesta ha ricevuto solidarietà e supporto di diversi parlamentari: al loro fianco, oltre ai rappresentanti sindacali di Fismic e Fiom, sono infatti arrivati anche una decina di parlamentari, deputati di Pd, M5S e Avs. Ma soprattutto è arrivato in tarda mattinata, il presidente del M5S, Giuseppe Conte. «Il governo ha tolto 4,6 miliardi per l'automotive — ha detto Conte dopo aver ascoltato le ragioni degli operai — per destinarli ad armi e difesa. Tutto questo non va assolutamente bene e noi non vogliamo inviare armi, i lavoratori non lo chiedono, i cittadini non vogliono nuove armi: vogliono lavoro, vogliono sicurezza. Per quel che riguarda il loro futuro e con i nostri emendamenti vogliamo che siano ripristinati questi fondi destinati all'automotive — ha aggiunto il leader 5 Stelle — ma soprattutto ci batteremo anche in Europa per un fondo Shure che accompagni la transizione nel campo dell'automotive con cento miliardi in due anni. Abbiamo già l'emendamento e chiederemo una variazione di bilancio. Quello che sta succedendo ai lavoratori Trasnova — ha sottolineato ancora il leader pentastellato — potrebbe succedere in tante altre aziende e tocca direttamente il futuro dello stabilimento Stellantis di Pomigliano. Chi verrà al posto di Tavares dovrà presentare un piano industriale che rilanci gli stabilimenti italiani e il loro indotto e non prediligere come fatto finora quelli francesi».

L'appello del sindaco

Sulla sorte dello stabilimento Giambattista Vico da tempo si teme il peggio ed il clima è molto teso. Preoccupata anche l'amministrazione comunale locale che anche ieri, così come nei giorni passati ha fatto sentire il proprio supporto agli operai Trasnova: il sindaco di Pomigliano Raffaele Russo e l'assessore al lavoro Marianna Manna chiedono che Stellantis «torni sui propri passi sul rinnovo della commessa con Trasnova. Come amministrazione comunale siamo pronti ad ogni iniziativa utile che possa in questa vicenda perorare la causa dei lavoratori tutti».

Sindacati e politici

I parlamentari campani del Pd Sarracino e Arturo Scotto chiedono «ad horas la convocazione urgente di un tavolo istituzionale presso i ministeri competenti». Per Felice Iossa, della direzione nazionale del Psi «gli stabilimenti Stellantis nel Mezzogiorno, e in particolare quello di Pomigliano, necessitano di un piano industriale serio, che non penalizzi l'industria italiana favorendo quella di altri Paesi». Sul dopo Tavares, intervengono anche i sindacati. Giovanni Sgambati, segretario generale della Uil Campania, chiede al Governo di non chiamarsi fuori e che per «Stellantis si faccia presto e bene, perché è troppo importante questo settore industriale del Paese». Il segretario della Cgil Campania Nicola Ricci tiene a sottolineare che «il fallimento di

Tavares non si può scaricare su Pomigliano d'Arco e su una delle filiere più importanti del settore auto nel nostro Paese». «Stellantis — commenta Crescenzo Auriemma, segretario generale Uilm Campania — deve riprendere il confronto con il sindacato ed il Governo, partendo da investimenti e prodotti che rimettano in moto il sistema industriale dell'auto in Italia. Non possiamo più reggere la crisi che ci attanaglia con cassa integrazione e licenziamenti». E il numero uno della Fim di Napoli Biagio Trapani auspica che «il Cda Stellantis avvii da subito la ricerca di un nuovo Ceo che possa portare nuova energia e visione strategica all'azienda».

Paolo Picone

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Martedì 3 Dicembre 2024

Gravano, ex Cgil: «Ora fronte comune sinistra e istituzioni a difesa del settore»

«La protesta tedesca ci dice che il dramma è europeo»

«La sinistra deve dimostrare di fare quello che ha fatto in passato sostenendo l'azione dei lavoratori e dei sindacati non solo a Pomigliano ma in Italia e in Europa». A dirlo è Michele Gravano, per decenni impegnato nella Cgil, come segretario generale in Campania e in Calabria, poi in Articolo 1.

Perché la sinistra sembra in difficoltà nel rappresentare gli operai e le vertenze del mondo del lavoro?

«Penso che il momento attuale sia molto complesso e che Elly Schlein, Giuseppe Conte e tutte le opposizioni stiano invece ponendo il problema della crisi dell'auto nel contesto nazionale e in quello europeo ribadendolo nella formazione della nuova commissione».

Ormai non basta protestare per risolvere questi problemi strutturali di portata continentale?

«La crisi dell'automotive non è un problema della sinistra, di Pomigliano, di Napoli o della Campania. È un problema dell'Italia e dell'Europa. La lotta ad oltranza annunciata da IG Metall, il sindacato dei metalmeccanici tedeschi, dovrebbe farci riflettere».

Perché?

«Questo tipo di lotta non è mai stata fatta dalla classe operaia tedesca, è un segnale della profondità della crisi del settore dell'auto che è europea. A questo deve rispondere la nuova Commissione di Ursula von der Leyen».

E il governo italiano?

«Per certi versi è costretto a porsi il problema di questa crisi e lo sta facendo anche se ancora in maniera inadeguata e timida. Per ora lo fa solo in maniera polemica contro Stellantis e invece in questo momento ci sarebbe bisogno di una concordia nazionale per fronteggiare, in Italia e in Europa, una crisi drammatica che avrà effetti pesanti anche nel Sud».

Cosa fare?

«Bisogna attrezzarsi, le proteste di ieri sono i primi segnali che arrivano dall'indotto. Il problema si acuirà quando i tagli arriveranno alla produzione e allora la sinistra napoletana e le istituzioni dovranno dimostrare di saper ripetere ciò che hanno fatto in passato».

Come?

«Sinistra napoletana e istituzioni locali hanno fatto fronte comune davanti alle crisi salvaguardando il sito di Pomigliano e l'indotto sia nella prospettiva industriale che aiutando gli operai. Ricordo che la giunta Bassolino sfiorò il Patto di Stabilità decidendo di stanziare risorse per aumentare la cassa integrazione nazionale, tutelando così il salario operaio. I beneficiari furono oltre 10 mila. Lo stesso bisogna fare ora e un esempio può essere la vicenda Whirlpool».

Qual è l'analogia con Whirlpool?

«In quella vertenza si è palesata una forte unità istituzionale, dal Comune al Governo passando per la Regione. Ricordo che Giuseppe Conte, allora primo ministro, incontrò gli operai a Palazzo Chigi. Quella stessa unità è necessaria oggi per mettere in campo misure per sostenere i salari e tutelare i lavoratori e le imprese anche dell'indotto».

Quanto pesa l'assenza di una vera politica industriale e di una visione prospettica che tenga conto dei cambiamenti in corso?

«C'è bisogno di fare fronte unico in Italia e in Europa per le prospettive industriali dell'auto. Su questo i parlamentari europei napoletani e meridionali devono farsi portavoce di una forte iniziativa per un incontro a Bruxelles delle rappresentanze dei lavoratori italiani di Stellantis e dell'indotto. È successo con gli agricoltori perché non dovrebbe accadere con i metalmeccanici».

E i sindacati?

«In passato quello che dovevamo lo abbiamo fatto. Sugli attuali dirigenti sindacali c'è una responsabilità enorme e bisogna stargli vicino perché questa dell'auto è una delle vertenze più difficili di sempre».

Pomigliano e Melfi polmone tecnologico punto di ripartenza

Lo stabilimento lucano è considerato il migliore in Europa ma è in Cig al 71% Nella fabbrica campana cresciuta la produzione di Panda. La Tonale verso gli Usa

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Due stabilimenti gemelli, due storie in gran parte parallele, accomunate dall'appartenenza territoriale ad un Mezzogiorno cresciuto qui molto più e molto prima che le statistiche ne prendessero atto. Pomigliano e Melfi, distanti circa 150 km l'uno dall'altro, fiori all'occhiello della sfida di Sergio Marchionne a pregiudizi e stereotipi sul Sud e sulla sua presunta indifferenza a cambiare passo. Investimenti importanti, sviluppo tecnologico all'avanguardia sul piano internazionale, piattaforme innovative che hanno fatto persino scuola oltre Oceano, a Detroit, quando erano gli ingegneri campani a spiegare ai colleghi e agli operai della General Motors il valore e l'importanza dei nuovi sistemi introdotti nelle fabbriche meridionali, WCM in testa (oggi ormai superato). Nell'era Stellantis, Pomigliano sforna il 60% di tutte le vetture prodotte in Italia o, se si preferisce, il 40% di tutti i veicoli nuovi "made in Italy", considerando nel totale anche i furgoni. È qui che dalla linea di montaggio della Pandina continua ad uscire un'automobile ogni 55 secondi, come da record raggiunto fin dai tempi di Marchionne, anche se inferiore per un numero di turni (e di giorni di lavoro) rispetto a quello raggiunto anni fa quando le auto si vendevano come panini e il sito partenopeo conquistò (nel 2012) il titolo di miglior stabilimento d'Europa nel Gruppo. A Melfi, uno degli impianti d'auto più automatizzati d'Europa, si contano 230 robot nello stampaggio, 66 per le operazioni di verniciatura e 36 dedicati al montaggio delle auto. Melfi, inoltre, costituisce un patrimonio industriale dell'intero Mezzogiorno anche perché è una «fabbrica green»: entro 18 mesi, infatti, è prevista l'inaugurazione di una centrale energetica a biogas con la quale Stellantis trasformerà in energia pulita gli scarti dell'agricoltura. Si tratta di un investimento di circa 35 milioni di euro, il primo di cinque analoghi in Italia, che vedrà la luce nella primavera-estate del 2026 assieme alla ricollocazione di un vastissimo impianto di pannelli fotovoltaici sui tetti dei capannoni, con un investimento di una settantina di milioni di euro.

I «GEMELLI»

Vite parallele, si diceva. I due stabilimenti meridionali di Stellantis condividono infatti anche un'altra caratteristica importante: esportano auto in America. Melfi spedisce oltre oceano ancora qualche centinaio di Renegade e di Fiat 500 mentre da Pomigliano vengono imbarcate sulle navi-bisarca di Grimaldi sia l'Alfa Romeo Tonale che la sua gemella yankee, la Dodge Hornet.

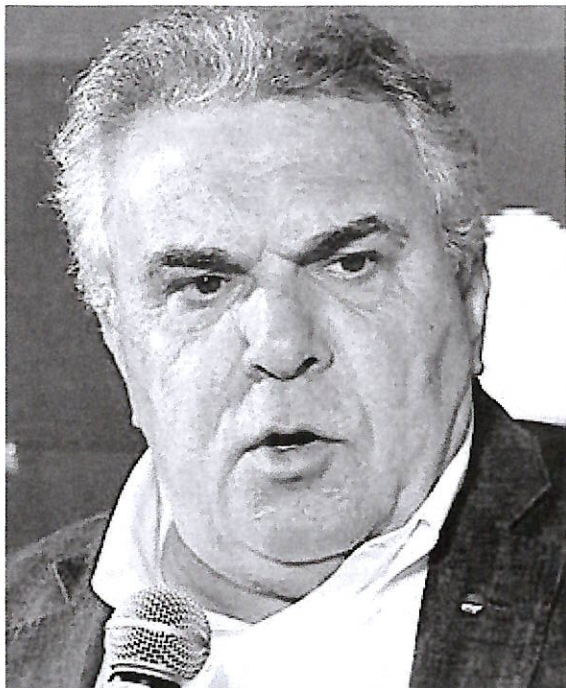
Il futuro è l'argomento del giorno, e non potrebbe essere diversamente. In Campania è tornata la Cassa integrazione, in Basilicata si è intensificata (-71% il calo di produzione degli ultimi anni). A Pomigliano, da gennaio a settembre, sono peraltro uscite 111 mila Pandine, con un brillante +17% rispetto allo stesso periodo del 2023, un numero comunque sufficiente per far mantenere a questo modello per il dodicesimo anno consecutivo il titolo di auto più venduta in Italia (allo stabilimento intitolato a Giovan Battista Vco la Pandina resterà almeno fino al 2029). I sindacati vorrebbero qualche certezza in più su una nuova missione produttiva (si dice che potrebbe arrivare se Stellantis allargherà anche all'Italia la piattaforma small già presente in Francia e Spagna) ma intanto bisogna fare i conti con le cifre modeste dell'export proprio verso gli Usa: nei primi nove mesi del 2024 la linea d'assemblaggio di Tonale e Hornet registra una riduzione del 45% degli esemplari prodotti e la flessione ha portato già nelle ultime settimane di marzo alla produzione su un unico turno (150 vetture sul turno) e a un ricorso della cassa integrazione di ben 36 giorni, con ripercussioni negative sia all'interno della fabbrica che sull'indotto (ieri la protesta di una delle aziende della movimentazione auto che ha lavoro garantito solo fino al 31 dicembre 2024). Inoltre, a Pomigliano negli ultimi tempi è intervenuta una flessione produttiva anche sulla linea Panda dove si sono registrati 10 giorni di cassa integrazione e una riduzione degli esemplari prodotti per turno a quota 320 pezzi.

CINQUE MODELLI

A Melfi è stato confermato il piano che prevede la produzione di cinque nuovi modelli full electric tra il 2025 e il 2026 ma le preoccupazioni segnano questi giorni in fabbrica, dove ora regnano i contratti di solidarietà e la produzione è ridotta al lumicino. Eppure, è proprio qui che è in arrivo una importante novità tecnologica: è tutto pronto per avviare da marzo la produzione della prima vettura italiana di Stellantis sul nuovo pianale STLA Medium. Sarà un modello a marchio francese, una DS, la linea premium di quella che una volta era Peugeot-Citroen, e sarà una berlina di rappresentanza lunga oltre 5 metri (in fabbrica la chiamano "la barca") e con la capacità di viaggiare in elettrico per ben 750 chilometri. Se ne produrranno poche, si dice fra le 5 e le 10.000, ma i margini dovrebbero essere garantiti da prezzi elevati poiché il listino partirà da quota 70.000 euro. La DS nel corso del 2025 sarà affiancata dall'arrivo dell'attesissima Jeep Compass, anch'essa elettrica e sempre su piattaforma Medium, che a inizio 2026 sarà affiancata dal modello ibrido. Si prevede che i 5 nuovi modelli garantirebbero a Melfi in un paio di anni circa 250.000 pezzi all'anno. Obiettivo che molti ritengono irrealistico anche perché quest'anno dallo stabilimento lucano non usciranno più di 80.000 auto. Sicuramente una inezia di fronte al picco di oltre 400.000 pezzi raggiunto nel 2017 ai tempi di Marchionne grazie alla massiccia esportazione delle piccole Jeep Renegade verso gli Stati Uniti. «Oggi sforniamo in media 750 auto a settimana - dice un sindacalista -, anni fa ne facevamo ben più di mille al giorno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Piano industriale credibile modelli da produrre in Italia»



Segretario Sbarra, il sindacato chiede discontinuità a Stellantis dopo l'uscita di scena di Tavares. Cosa vuol dire esattamente?

«Le dimissioni di Tavares devono determinare una svolta, un cambio di passo verso un piano industriale credibile, coraggioso e socialmente sostenibile di Stellantis nel nostro Paese risponde Luigi Sbarra, segretario generale della Cisl -. Bisogna tornare agli impegni presi e annunciati, assegnando nuovi modelli, alzando la capacità produttiva sui siti nazionali, rilanciando gli investimenti sulle nuove tecnologie, confermando la Gigafactory di Termoli, salvaguardando i posti di lavoro diretti e difendendo quelli dell'indotto. Ci aspettiamo una stagione molto diversa anche sul piano delle relazioni industriali, che in questi anni sono state mortificate».

Ma, nell'immediato, come si rassicurano i lavoratori che temono di perdere il proprio posto di lavoro?

«Bisogna innanzitutto finanziare e prorogare gli ammortizzatori sociali in scadenza. E poi investire, innovare, richiamare il Gruppo alla responsabilità sociale attraverso scelte concertate. È una questione di giustizia sociale, ma anche una priorità economica. Rilanciare la filiera dell'Automotive vuol dire dare impulso a un pezzo fondamentale del nostro tessuto industriale. Ma per farlo bisogna partire dalla qualità del lavoro».

La partita dell'auto si giocherà in Europa? E come, secondo lei? La transizione verso l'elettrico, ad esempio, va ritardata rispetto alla data del 2035?

«I problemi del settore sono evidenti in tutti i Paesi, come dimostra la chiusura di tre fabbriche della Volkswagen in Germania. La partita già si gioca in campo europeo. E l'avversario principale è l'ideologia che guida certi processi trasformativi. Bisogna dare maggiore gradualità al cammino verso l'elettrico, e costruire fondi a sostegno di riconversioni che non determinino un bagno di sangue occupazionale. La transizione è una grande opportunità ma, come indica Draghi, dev'essere accompagnata da investimenti massicci, epocali, capaci di riqualificare il lavoro e dargli maggiore protagonismo nelle dinamiche decisionali e produttive».

La componentistica rischia di pagare un prezzo pesante alla crisi in Germania, ci attende anche in questo settore un futuro di Cig?

«L'Automotive è un sistema complesso e come tutte le filiere stratificate non può essere governato a compartimenti stagni. Serve una politica industriale nuova, che sappia guardare in modo organico ad una costellazione di eccellenza composta da più di duemila imprese e 170mila addetti. Parliamo di realtà che hanno problemi di competitività a causa

di costi energetici estremamente alti ma che non possiamo lasciar allontanare o delocalizzare. Nessuno chiede incentivi a pioggia ma chi dimostra di puntare sull'Italia e valorizza il lavoro va aiutato».

Lei è calabrese, uomo del Sud, l'area del Paese in cui si concentra più della metà della produzione di auto e in cui tra Pomigliano e Melfi esistono impianti di alta capacità tecnologica: come tutelare questo patrimonio?

«Le regioni del Mezzogiorno non possono fare a meno degli stabilimenti di Stellantis. Il destino di migliaia di famiglie dipende dal futuro di questi investimenti. Siamo stati noi a garantire all'epoca di Marchionne gli investimenti innovativi a Pomigliano e a Melfi, assumendoci la responsabilità di firmare accordi importanti per salvaguardare gli stabilimenti e l'occupazione. Bisogna rispettare i lavoratori che hanno accettato questa sfida, sbloccando gli investimenti, governando le riconversioni e difendendo tutti i posti di lavoro».

Sono maturi i tempi per una convocazione dei sindacati a Palazzo Chigi sull'auto?

«È necessario che ci sia un coinvolgimento del Governo su una vertenza che riguarda il futuro industriale del Paese. La proprietà della multinazionale assicuri immediata disponibilità ad incontrare il sindacato, e il governo ed a confrontarsi in Parlamento come richiesto da molto tempo. Bisogna concordare e ridare slancio a progetti industriali che salvaguardino occupazione e produzione e investano concretamente negli stabilimenti italiani e nella transizione alle nuove tecnologie. Avendo anche chiaro in mente che incentivi e sostegni pubblici vanno dati a valle e non a monte di questi piani industriali. Il Governo, da parte sua, cominci a ripristinare le risorse del Fondo Automotive per il 2025. Ad ognuno la sua parte. Serve un accordo trilaterale per dare un futuro a un settore strategico per l'Italia e l'Europa».

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA CRISI

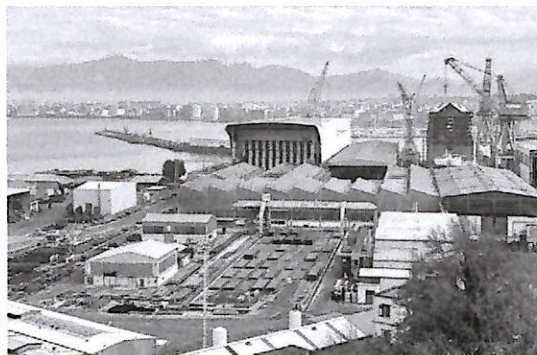
Lavoro, l'inverno nero della Campania

In bilico diciottomila metalmeccanici

Vertenze aperte sia nell'automotive che nell'aeronautica e nella cantieristica

di Tiziana Cozzi

Campania assediata dalle vertenze. Più di 18mila metalmeccanici in bilico, di cui circa la metà, oltre 10mila, solo a Napoli e provincia, in prima fila alla manifestazione Cgil e Uil dello scorso venerdì. È una regione in crisi che si prepara ad un duro inverno di battaglie. Pesa sul bilancio dei posti a rischio, la situazione di Stellantis con l'indotto e i circa 100 posti della logistica Trasnova (che ieri hanno manifestato davanti alla fabbrica di Pomigliano) e che dal 31 dicembre si preparano ad un anno senza lavoro. Ma con i problemi dell'automotive, evidenti in tutte le province campane, resistono i dub-



▲ Fincantieri Lo stabilimento Fincantieri di Castellammare di Stabia

bi dell'aeronautica con Leonardo e la crisi di Fincantieri a Castellammare. Grandi aziende, le ultime rimaste in un territorio ormai desertificato, che ora non nascondono nuvole nere sul futuro prossimo. Scuote la

testa Mauro Cristiani, segretario generale Fiom Napoli: «L'amministratore delegato di Leonardo, Roberto Cingolani, non più di 10 giorni fa, parlava di riorganizzazione della divisione aerospaziale che va a inci-

dere al Sud. Parliamo di 4.400 dipendenti, con due stabilimenti più l'indotto. Se l'idea di Leonardo è spaccettare e tenere solo la divisione del militare e le aerospaziali, c'è un attacco all'occupazione del Mezzogiorno. Un grande gruppo come Leonardo non può pensare di disimpegnarsi al Sud, oggi che tra Pomigliano e Nola abbiamo 3.500 addetti. Ci troviamo non solo di fronte ad un problema occupazionale, ma ad un impoverimento del tessuto industriale meridionale che già ha perso tantissimo». Operai specializzati, ingegneri, la manodopera Leonardo è altamente qualificata. Nemmeno il Pnrr riesce a dare respiro: «Doveva servire per ridurre il gap con il Nord ma il divario invece a crescere», dicono i sindacati.

Alla crisi dell'aeronautica risponde anche la storica crisi Dema, 400 lavoratori in lotta da anni. Non va meglio in Fincantieri. «Il cantiere va modificato nella sua posizione - conclude Cristiani - le navi stanno

diventando sempre più grandi, se non c'è intervento su una nuova disposizione del cantiere per le navi di tonnellaggio maggiore, Castellammare diventerà sempre più residuale, se non c'è modifica del cantiere, diventa difficile immaginare un futuro. La sfida vera è continuare a produrre». Massimiliano Guglielmi segretario Fiom Cgil Campania ricorda di aver chiesto un incontro urgente con il presidente della Regione Vincenzo De Luca: «L'indotto dell'automotive sta morendo, ad Avellino, a Benevento, siamo preoccupati». La multinazionale Jabil a Caserta deciderà nelle prossime settimane la sorte dei 418 lavoratori, valutando se aprire la procedura di licenziamento e abbandonare la Campania, come già annunciato. Stessa sorte per Softlab (150-170 lavoratori ex Jabil riqualificati) e Orefice, entro febbraio si deciderà. In tutto circa 718 lavoratori del settore destinati alla cig. Numeri da emergenza sociale.

Pomigliano d'Arco

Stellantis, scatta la protesta

cento operai dell'indotto rischiano il licenziamento

arriva Conte e fa un comizio

dal nostro inviato
Alessio Gemma

POMIGLIANO D'ARCO - Stop ai camion all'ingresso: «Oggi non si passa». È la protesta davanti allo stabilimento Stellantis di Pomigliano d'Arco. Sono circa 100 gli operai di Trasnova, azienda che lavora per la multinazionale delle auto, a rischio licenziamento nella provincia di Napoli. In 350 in tutta Italia. Il 31 dicembre scade la loro commessa affidata dal gruppo italo-francese. Ed è stato comunicato che non sarà rinnovata.

Si tratta di lavoratori impiegati nella logistica: movimentano nel piazzale le auto assemblate, dalla fabbrica alle bisarche e ai treni per le spedizioni. Il sit-in scatta all'indomani delle dimissioni dell'amministratore delegato di Stellantis Carlos Tavares.

Allo stabilimento Giambattista Vico arriva il leader del Movimento Cinque stelle Giuseppe Conte che improvvisa un comizio. Sale su uno scaletto, impugna un microfono che un po' fa le bizzze: «Il governo ha tolto 4,6 miliardi per l'automotive per destinarli ad armi e difesa. Ma i cittadini vogliono lavoro. Non c'è la bacchetta magica per risolvere questa vertenza. Una soluzione va trovata a livello europeo. Invece di eurobond per mandare nuovi missili e carri armati in Ucraina, abbiamo bisogno di debito comune in Europa per salvaguardare il settore automotive che non è più competitivo rispetto al mercato asiatico. Come M5s abbiamo proposto di portare in due anni a 100 miliardi il fondo Sure europeo per bloccare i licenziamen-



▲ La giornata La protesta degli operai Trasnova. A destra l'arrivo del leader dei Cinque Stelle Giuseppe Conte



ti, poter investire col credito di imposta nelle innovazioni e ridurre l'iva per chi acquista auto elettriche. Ma occorre un piano industriale che deve portare Stellantis. Il governo Meloni che sta facendo?». Durante il comizio, un operaio chiede all'ex premier: «Perché non seguiamo la

Francia? Lo Stato italiano entri nell'azienda». E Conte apre: «Non escludo affatto la possibilità di un ingresso dello Stato in Stellantis, però bisogna elaborare un piano industriale serio, forte».

Quasi all'alba ieri tra i primi ad arrivare davanti ai cancelli, Marco Sar-

racino, deputato del Pd e responsabile Sud nella segreteria Pd. Per Gaetano Manfredi, sindaco di Napoli e presidente Anci, «con Stellantis ci vuole un dialogo. Stiamo vivendo una transizione industriale molto pesante, le imprese devono essere competitive e l'Europa deve accompagnare i cambiamenti. Il governo negli anni ha sempre sostenuto Stellantis, e quindi oggi non possiamo permetterci una crisi occupazionale così impegnativa che tocca anche stabilimenti come Pomigliano». Tra gli operai Trasnova c'è chi da oltre 30 anni è impiegato nell'indotto ex Fiat. Hanno famiglie, vivono l'incubo di restare senza lavoro il 31 dicembre. I più giovani temono di «dover emigrare all'estero, perché siamo in Campania e lavoro non si trova, se non ti accontenti di paghe da fame».

Conte dichiara battaglia in parlamento «con un question time dove incalzeremo il ministro delle Imprese Adolfo Urso». Intanto l'allarme del presidente dell'M5s investe il futuro di Stellantis: «Se va avanti così, rischia di diventare la concessionaria delle auto cinesi». E sono in primis gli operai ex Fiat a temere ricadute dopo il «sacrificio» dell'indotto. Sono meno di 4 mila a Pomigliano, producono due modelli: Panda e Alfa Tonale. Sebastiano D'Onofrio, operaio e rappresentante Fiom-Cgil, attacca: «Stiamo producendo 860 vetture al giorno, un calo vistosissimo rispetto alla fine di dicembre 2023 quando erano 1050 vetture. Abbiamo perso circa 200 auto al giorno. Dal 10 al 24 dicembre, saremo tutti in cassa integrazione. Lo stabilimento sarà fermo». Il futuro? «Dall'1 gennaio 2025 scatta la taglia delle emissioni - spiega D'Onofrio - C'è questo vincolo da rispettare. La situazione è ingarbugliata, navighiamo a vista in attesa di un nuovo amministratore dopo Tavares. Speriamo in un nuovo piano industriale con missioni produttive chiare, che salvaguardi la produzione e l'occupazione. Siamo stufo di fare cassa integrazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tecnologia e sostenibilità Agritech e ateneo federiciano per l'incontro talenti-aziende

DOMANI A NAPOLI L'EVENTO DI FORMAZIONE SOSTENUTO DALL'ACADEMY PER MANAGER, OPERATORI E IMPRENDITORI

LO SVILUPPO

Mariagiovanna Capone

Nuove opportunità di lavoro per chi ha scelto per il proprio futuro l'agricoltura sostenibile. Domani l'Aula Magna del Polo di San Giovanni a Teduccio dell'Università degli Studi di Napoli Federico II ospiterà Agritech Job Fair, un evento strategico dedicato all'incontro tra giovani talenti e aziende per costruire insieme un percorso nel settore agritech e agroalimentare, sempre più all'insegna di innovazione e tecnologie avanzate. L'iniziativa, che conclude la seconda edizione dell'Agritech Academy, rappresenta una straordinaria opportunità per tutti coloro che hanno intrapreso il percorso formativo proposto dall'ateneo federiciano, di confrontarsi con le principali realtà con colloqui diretti per l'avvio di collaborazioni professionali e di accedere a concrete prospettive di carriera. Tra le aziende presenti troviamo Ariespace, Euro Soft, Evja, Fea Consulting, Fertildea, Koppert Italia, Mood Global Service, Rago e Terra Orti, ma spicca Diagram che per l'occasione annuncerà l'apertura di una nuova sede nel campus della Federico II, simbolo di un impegno concreto per lo sviluppo del Mezzogiorno e investimento nei talenti di Napoli.

ECCELLENZE DEL SETTORE

Agritech Academy è un'iniziativa promossa dalla Federico II e dal Centro Nazionale Agritech, dedicata alla formazione di tecnici e manager specializzati nell'uso di tecnologie innovative per un'agricoltura sostenibile. La giornata vedrà la partecipazione del rettore Matteo Lorito, del direttore del Dipartimento di Agraria nonché direttore scientifico dell'Agritech Academy e della Fondazione Agritech, Danilo Ercolini, dell'assessore regionale all'Agricoltura, Nicola Caputo, del presidente dell'Unione Nazionale Italia Ortofrutta, Andrea Badursi, e rappresentanti di Confagricoltura e Coldiretti. «Agritech Academy è un modello virtuoso di formazione avanzata, capace di integrare tecnologia, sostenibilità e competenze manageriali nel settore agroalimentare» ha sottolineato Lorito, ricordando che eventi come la Job Fair confermano «il nostro impegno nel preparare le nuove generazioni ad affrontare le sfide globali, con competenze all'avanguardia e una visione strategica per un'agricoltura più responsabile ed efficiente, garantendo loro un accesso diretto alle opportunità offerte dal mercato». L'Academy, polo di alta formazione del Centro Nazionale di ricerca Agritech di cui la Federico II è partner, si pone come obiettivo primario quello di formare tecnici e manager in grado di ridurre l'impatto ambientale dell'agricoltura, migliorando la produttività grazie all'applicazione di tecnologie innovative. Per gli allievi dell'Agritech Academy, oltre alla consegna dei diplomi, ci saranno i colloqui della Job Fair con cui potranno ottenere proposte concrete di lavoro.

OPPORTUNITÀ PER IL SUD

Tra i protagonisti della giornata spicca Diagram, il primo polo agritech italiano e uno dei principali attori europei nel settore. La società consoliderà la sua partnership aprendo una nuova sede nel campus federiciano. «La collaborazione con Centro Agritech e Federico II è un tassello fondamentale della nostra visione strategica: sostenere innovazione, ricerca e formazione per accompagnare la filiera agroalimentare nella transizione ecologica e digitale. L'apertura della nuova sede a Napoli rappresenterà non solo un investimento sul territorio, ma anche un dialogo diretto con le eccellenze accademiche e i giovani talenti che formeranno la prossima generazione di professionisti del settore agritech», ha dichiarato Roberto Mancini, ad di Diagram. Nei prossimi tre anni, l'azienda prevede l'assunzione di oltre 50 figure professionali e l'apertura di nuove sedi nel Sud Italia, consolidando il suo ruolo di ponte tra ricerca e impresa. «L'inaugurazione della nuova sede di Diagram a Napoli sarà un momento significativo. Celebrare insieme questo traguardo strategico sottolinea l'importanza di collaborazioni che uniscono sapere accademico e applicazione pratica per il bene della comunità e dello sviluppo sostenibile del settore agricolo», ha ribadito Ercolini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Sud traina la crescita della Dop economy

Rapporto Ismea-Qualivita: le produzioni agroalimentari di qualità valgono oltre 20 miliardi Balzo del Mezzogiorno (+4%), nella top ten delle eccellenze al 4° posto la mozzarella di bufala Dop



IL FOCUS

Anna Maria Capparelli

Il Mezzogiorno incubatore di qualità nel settore agroalimentare. La Dop economy (Dop, Igp e Stg), strategica per il cibo made in Italy, corre al traino delle produzioni meridionali. È il quadro che emerge dal rapporto Ismea-Qualivita sulle eccellenze a marchio Ue, presentato ieri. La crescita in valore nel 2023 sostenuta dal cibo (+3,5% rispetto al 2022), mentre il vino ha rallentato il passo (-2,3%), ha premiato le regioni meridionali con +4% a fronte del +1,5% nel Nord Ovest e della flessione del Centro (-3,9%). Il presidente dell'Ismea, Livio Proietti, ha sottolineato la vivacità del Sud testimoniata anche da un altro fattore importante, il ritorno dei giovani. Nel Nord operano i colossi, dal Parmigiano Reggiano al Prosciutto di Parma, ma la Mozzarella di bufala campana Dop (+5,1%) ha conquistato il quarto posto in classifica, nella top ten spicca anche la Pasta di Gragnano (+2%), mentre vanno avanti anche prodotti

di nicchia come le nocciole della provincia di Salerno. «Gli agricoltori del Mezzogiorno investono dunque sempre di più in qualità e gradualmente - ha affermato Proietti - si sta riducendo il gap con il Nord». In Campania, in particolare, il valore delle produzioni Dop e Igp ha raggiunto 921 milioni, è aumentato di quasi il 3% e pesa per il 13% sull'agroalimentare certificato totale. In pole position formaggi e paste alimentari. La prima provincia del territorio campano è Caserta (36% del valore), tallonata da quella di Napoli con il 33%.

LE FILIERE

Complessivamente il sistema produttivo di qualità ha realizzato un valore alla produzione di 20,2 miliardi (+0,2% su base annua), rappresenta il 19% dell'intero comparto alimentare, ha esportato per 11,6 miliardi e conta su 317 Consorzi di tutela e quasi 850mila occupati. Si tratta di un fenomeno rilevante e da due anni si susseguono i risultati positivi nonostante condizioni negative come le tensioni geopolitiche e gli impatti del cambiamento climatico che hanno colpito aree importanti come l'Emilia Romagna, regione al secondo posto per produzione Dop, che ha lasciato sul campo il 2,4%, e la Sicilia che, nonostante la grande sete, invece ha tenuto bene (+2,2%). I numeri restituiscono l'immagine di un settore in salute con grande capacità di portare nel mondo l'immagine del Belpaese, ma che ha bisogno di fare il grande salto sul fronte dell'innovazione. E in cantiere ha annunciato Proietti ci sono interventi strutturali di Ismea in collaborazione con il Crea da calare direttamente sulle imprese per favorirne l'innovazione. La Dop economy ha aggiunto il presidente della Fondazione Qualivita, Cesare Mazzetti, rappresenta il valore aggiunto dell'economia italiana, oltre a rafforzare l'identità culturale con un impatto sul turismo, contribuisce in modo rilevante allo sviluppo economico e alla crescita dell'occupazione. Nuove opportunità si aprono poi con il nuovo regolamento della Ue (su cui ha lavorato molto l'ex parlamentare Paolo De Castro) che ha riformato profondamente il sistema delle Indicazioni "modellandolo" su quello italiano.

L'INNOVAZIONE

L'innovazione resta la grande sfida. Il settore, secondo il direttore di Qualivita, Mauro Rosati, «deve rivolgere la massima attenzione alle rapide trasformazioni tecnologiche perché oggi ha detto ci manca l'infrastruttura digitale per vivere nella nuova economia». E proprio per allungare il passo sull'adozione di soluzioni tecnologiche avanzate Coldiretti, Filiera Italia e AgriTech hanno annunciato un percorso formativo di aggiornamento sull'hi tech e sulle pratiche sostenibili. Due gli incontri "guidati" dall'Università di Napoli Federico II, sull'orticoltura protetta (prof.ssa Stefania De Pascale) e sulla zootecnia di precisione (prof. Gianluca Neglia). Tutto si tiene nel nuovo racconto del cibo italiano e in particolare di quello di alta qualità, l'eccellenza produttiva e quella scientifica, e in entrambi i campi il Sud può dare lezioni. Oggi l'agroalimentare non è più una realtà settoriale, ma è al centro di una nuova visione dei territori nei quali i Consorzi di tutela svolgono un'azione strategica. Se manca questa anche la migliore offerta "tricolore" rischia di soccombere sotto la spinta delle nuove mode alimentari e della dieta universale, perché è l'allarme lanciato da direttore di Qualivita - «c'è il tentativo di cambiare radicalmente il modello alimentare». Un modello - ha ribadito Coldiretti che garantisce anche tutela del paesaggio, biodiversità, salute, benessere, contrasta i rischi idrogeologici e favorisce la coesione territoriale, frenando lo spopolamento delle aree marginali. Dalla Dop economy c'è anche infatti una ricaduta sociale. Per questo Coldiretti ha rilanciato l'allarme sui cibi ultra processati e l'italian sounding che sono i principali nemici dei marchi Dop e Igp. Improntate all'ottimismo le considerazioni del ministro dell'Agricoltura Francesco Lollobrigida, che ha sottolineato, tra l'altro, il cambio di approccio della nuova Commissione europea dimostrato anche «con la sostituzione di persone che avevano approcci ideologici come Timmermans (ex vice presidente) con persone che invece ne hanno di più pragmatici e anche la scelta dei commissari e della struttura stessa della Commissione disegna questo elemento».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis, anno nero: perde quote in Italia ed Europa

Immatricolazioni. La market share del gruppo giù di 3 punti (calano i volumi di tutti e 14 i brand) con Fiat che è stata superata da Volkswagen e Toyota

Filomena Greco



TORINO

Se le tensioni sul mercato americano hanno contribuito alla crisi nei rapporti tra il Gruppo Stellantis e il suo ormai ex ceo Carlos Tavares, le difficoltà degli ultimi mesi sul versante europeo hanno fatto il resto. Nel Vecchio Continente, così come sui due mercati di elezione di Stellantis, Italia e Francia, i 14 brand della casa automobilistica (14 più uno con Leapmotor) hanno perso quote di mercato e volumi.

Nel quadro di un mercato auto in frenata, con le immatricolazioni in calo in Italia a novembre del 10,82% - in contrazione per il quarto mese di fila e con un andamento negativo da inizio anno - si conferma la fase difficile che sta attraversando Stellantis - passata dal 32,6 al 29,5 di market share -, soprattutto in riferimento ai marchi appartenenti alla galassia italiana del Gruppo, a cominciare da Fiat. Lo storico brand italiano il mese scorso ha venduto 8.700 autovetture contro le 15mila dell'anno scorso, con un calo del 41% nel mese e del 16% da inizio anno, superato per due mesi di fila da Toyota e da Volkswagen. Fiat sconta una serie di fattori negativi, l'attesa per il nuovo modello della Panda prodotto in Serbia, lo stop alle vendite della Fiat 500 a motore

termico e la frenata del modello elettrico, i tempi lunghi per lo sviluppo della versione ibrida che arriverà alla fine dell'anno prossimo.

Sul mercato europeo a ottobre Stellantis ha perso nel complesso il 16% delle immatricolazioni nell'area Ue (Uk ed Efta compresi), portando nei primi dieci mesi dell'anno la quota di mercato dal 17 al 15%, a dieci punti di distanza da Volkswagen. Da inizio anno il calo è stato del 7,1%, il più pesante tra i principali gruppi automobilistici europei. A pagare il prezzo più alto anche in questo caso è il marchio Fiat, che perde mezzo punto di market share (da 3,1 a 2,5), accanto a Ds, il marchio premium portato in dote da PSA, che a Melfi nel frattempo ha visto l'avvio della produzione del nuovo modello sulla piattaforma Stla Medium, Lancia, che ha da poco varato la nuova Ypsilon e che sempre a Melfi vedrà nascere la nuova Lancia Gamma, ma solo nel terzo quarter del 2026, e infine Alfa Romeo.

La crisi che attraversa Stellantis rimbalza dal mercato alla produzione, in calo in Italia di oltre il 40% da inizio anno per le autovetture, del 30% se si considerano anche i mezzi commerciali. Ce n'è abbastanza dunque - anche sul fronte europeo - per giustificare la crisi che ha travolto i rapporti tra il Gruppo e il suo ceo. Un elemento che allarma l'intero sistema automotive italiano. Il mercato auto chiuderà sotto la soglia raggiunta nel 2023, ragiona Roberto Vavassori, presidente di Anfia, Associazione delle imprese della filiera auto. «Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive - sottolinea - permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili, pur se non sufficienti, sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo». A pesare sulle difficoltà del settore e sulla crisi di Stellantis sono anche le incertezze e le difficoltà legate alla transizione all'elettrico, di fatto in panne. «Auspichiamo vivamente che la transizione energetica diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea» dice il presidente di Unrae (case produttrici estere) Michele Crisci. L'ultima indagine condotta dal centro Studi Promotor conferma le prospettive di mercato negative anche sul 2025, con quasi il 60% dei concessionari che si attende un calo delle immatricolazioni. Massimo Artusi presidente di Federauto aggiunge un elemento all'analisi sui dati di mercato: «A novembre tutte le alimentazioni hanno registrato una flessione e fra queste spicca il -17,5% delle auto elettriche che mostra una perdurante fatica di questo segmento ad accreditarsi come prospettiva futura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis cade (-6,3%) sul caso Tavares «In fase avanzata la nomina del ceo»

Il terremoto al vertice. Il titolo cade ai livelli più bassi degli ultimi due anni Elkann: «Sono giorni difficili, era arrivato il momento di separare le strade» Nominato il comitato esecutivo ad interim, la scelta dell'ad entro metà 2025

Alberto Annicchiarico

1 di 2



I big euro

La brusca uscita di scena di Carlos Tavares, 66 anni, da domenica sera ex ceo di Stellantis dopo 3 anni e 11 mesi di leadership indiscussa, ha lasciato un vuoto che ha avuto immediate ripercussioni sui mercati finanziari. Il titolo del gruppo, il quarto più grande al mondo, ha subito un calo vertiginoso di oltre il 6%, chiudendo a 11,75 euro, il livello più basso degli ultimi due anni. La capitalizzazione è scesa a 33,5 miliardi di euro, segnando un drammatico -44% su base annua. In serata il presidente John Elkann ha diffuso un video messaggio ai dipendenti.

Anche se nel corso della seduta il titolo Stellantis è arrivato a perdere il 10%, non tutti scommettono su un futuro negativo per il gruppo nato nel gennaio 2021 dalla fusione di Fca e Psa. Goldman Sachs ha ribadito il consiglio 'buy' sul titolo con un prezzo obiettivo che rimane fissato a 16 euro. Meno ottimismo da Barclays, che ha dimezzato il target price a 12,5 euro così come Bernstein, che lo ha ribassato da 18 a 11 euro (praticamente al livello odierno). Gli analisti di Intermonte, infine, avvertono che il periodo di

transizione potrebbe prolungare l'incertezza, con conseguenze sulla percezione degli investitori e sulle performance.

A proposito di transizione, Stellantis sostiene che la ricerca del successore di Tavares sarebbe già in una «fase avanzata». Il processo, condotto da un Comitato speciale del consiglio di amministrazione, dovrebbe concludersi entro la prima metà del 2025. Intanto, il gruppo ha varato ieri il Comitato esecutivo ad interim (Cei), presieduto da John Elkann, che include anche Richard Palmer, ex direttore finanziario, in qualità di special advisor. Il Cei prenderà la guida dell'azienda e ne attuerà la strategia. Gli altri componenti del Comitato, con i rispettivi ruoli, saranno: Xavier Chéreau (Human Resources e Heritage); Ned Curic (Engineering e Technology, Software e Free2move); Arnaud Deboeuf (Manufacturing e Supply Chain); Antonio Filosa (America's (North e South America) Regions, Chrysler, Dodge, Jeep, Ram, e il Design nella Region North America, compreso Maserati Design); Béatrice Foucher (Planning); Jean-Philippe Imparato (Enlarged Europe, Pro One, Abarth, Alfa Romeo, Citroën, Ds, Fiat, Lancia, Opel e Peugeot. Il Design della Region Enlarged Europe riporterà a questa posizione); Douglas Ostermann (attuale cfo dopo l'uscita di Natalie Knight a ottobre, Finance); Maxime Picat (Purchasing e Supplier Quality e le regions Middle East & Africa, India & Asia Pacific, China oltre a Leapmotor International); Philippe De Rovira (Affiliates). A supporto del Cei e alle dirette dipendenze del Presidente ci saranno i seguenti Vicepresidenti esecutivi: Bertrand Blasie (Communications e Csr), Olivier Bourges (Customer Experience); Giorgio Fossati (General Counsel); Santo Ficili (Maserati oltre ad Alfa Romeo); Olivier François (Marketing oltre a Fiat, Abarth e Ds) e Clara Ingen-Housz (Public Affairs).

Come si diceva, in serata Elkann ha voluto rivolgersi con un video ai dipendenti per un chiarimento. «Con Carlos abbiamo percorso tanta strada e abbiamo ottenuto risultati importanti. Tuttavia, il nostro Consiglio di amministrazione ha deciso, per il bene dell'Azienda, che era giunto il momento di separare le nostre strade. Molti di voi si chiederanno cosa ci sia dietro la sua partenza anticipata. La semplice verità è che nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi. In particolare, il Consiglio ha ritenuto che l'attenzione per la nostra Azienda e per i nostri stakeholder dovesse essere orientata al lungo termine». Nonostante le dichiarazioni ufficiali della società abbiano ribadito gli obiettivi annuali (margine operativo tra il 5,5% e il 7%), il disaccordo sui target del piano Dare Forward 2030, ampiamente sbilanciati sull'elettrico, potrebbe essere stato decisivo. In ottobre, nonostante la quota di mercato al 12,5%, le vendite dei veicoli a batteria in Europa sono cresciute solo dell'1,2%, a fronte di un calo complessivo del 17%, con una flessione della quota dal 18% al 15%. Nonostante le criticità, la Stellantis di Tavares aveva confermato i suoi traguardi ambiziosi: 47 modelli Bev entro il 2025 e 75 entro il 2030.

Il top manager nativo di Lisbona lascia un'eredità controversa, caratterizzata da drastici tagli ai costi e relazioni tese con fornitori e concessionari. In particolare quelli nordamericani, mercato che ha sempre garantito la metà dei profitti e che invece nel corso dell'anno è andato in crisi per le scorte eccessive dovute a prezzi mantenuti

ostinatamente alti per modelli finiti in fondo alla classifica del gradimento. E quindi rimasti sui piazzali. Il mercato ora specula sul nome del successore. Tra i candidati il più citato è Luca de Meo, attuale ceo di Renault e presidente di Acea, l'associazione europea dei costruttori, che ha sempre rimbalzato l'ipotesi. La sua nomina, in uno scenario di consolidamento europeo sul quale molti sono scettici, potrebbe favorire una convergenza tra Stellantis e Renault, ipotesi già smentita dallo stesso Elkann. Altri nomi includono Jean-Philippe Imparato, responsabile europeo del gruppo, e Antonio Filosa, capo del Nord America e ceo di Jeep. Entrambi, però, sembrano avere limiti strategici o personali che potrebbero portare il Consiglio a valutare un'opzione esterna.

Oltre alla scelta del nuovo ceo, Stellantis dovrà affrontare sfide cruciali. Tra queste c'è l'impatto di possibili dazi commerciali Usa annunciati dal presidente eletto Donald Trump. Secondo S&P Global Ratings il costruttore potrebbe rischiare fino al 25% del proprio Ebitda rettificato, per via della produzione concentrata in Messico, Canada ed Europa. Poi l'incognita della jv con i cinesi di Leapmotor. Infine, ma forse è l'insidia maggiore, il rischio della sanzioni per i nuovi limiti di CO2 in Europa nel 2025: la quota delle auto elettriche vendute, oggi al 14%, dovrebbe quasi raddoppiare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gruppo Volkswagen, sciopero a oltranza dei 120mila lavoratori

Germania. Produzione bloccata in nove stabilimenti su dieci. IG Metall chiede di rivedere i tagli occupazionali e la chiusura di tre fabbriche

Isabella Bufacchi



FRANCOFORTE

Quello iniziato ieri in Germania non è uno sciopero come tanti. IG Metall, il potente sindacato dei metalmeccanici, ha indetto uno “sciopero di avvertimento” con due ore di lavoro interrotto in nove stabilimenti su dieci della Volkswagen, quanto basta per danneggiare la produzione di oltre 1000 auto. Dopo il fallimento di tre round di contrattazione collettiva in un confronto avviato ai primi di settembre, i rappresentanti sindacali hanno deciso di «mostrare i denti» e di minacciare «un’escalation senza precedenti», nelle parole della battagliera Daniela Cavallo, a capo di IG Metall in VW.

Le posizioni tra datore di lavoro e dipendenti, nell’epicentro della crisi dell’industria automobilistica tedesca, sono in effetti distanti: da una parte la volontà del consiglio di amministrazione di ridurre drasticamente e velocemente i costi di produzione, con tagli alla forza lavoro che potrebbero contarsi in tagli da decine di migliaia di dipendenti abbinati alla chiusura di alcuni stabilimenti in Germania, dall’altra parte la disponibilità del consiglio di fabbrica a ridurre i salari, a rinviare gli aumenti per il recupero dell’inflazione pur di garantire per il futuro posti di lavoro e sedi.

Volkswagen ha circa 127.000 dipendenti in dieci stabilimenti in Germania, metà a Wolfsburg (62.000), il primo di sei stabilimenti in Bassa Sassonia (Hannover 14.200, Emden 8.000, Braunschweig 7.400, Salzgitter 7.500 e Osnabrück 2.300 con quest'ultima che ieri non ha aderito), altri tre in Sassonia (Zwickau 10.350 la prima a lanciare lo sciopero, Chemnitz 1.900, Dresda 340) e Kassel-Baunatal (15.500) in Assia.

Lo "scintillio delle sciabole" di IG Metall è emblematico di una questione più ampia, la sopravvivenza stessa dell'industria dell'auto tedesca in transito dal motore a combustione a quello elettrico. «Per anni, il mercato cinese si è rivelato una miniera d'oro per le case automobilistiche tedesche, consentendo di trascurare gli svantaggi competitivi nel mercato interno tedesco. Ma i tempi sono cambiati. Il mercato cinese è diventato molto più difficile», scriveva ieri F.A.Z. Lo stesso vale per la crisi energetica innescata in Germania dalla chiusura, dopo l'invasione russa dell'Ucraina, di un'altra miniera d'oro, quella di gas, petrolio e carbone russi a prezzi stracciati.

Lo scontro tra IG Metall e i vertici di VW è dunque un'altra pagina nera della crisi congiunturale e strutturale che ha investito l'economia tedesca dalla pandemia. In Germania l'indice Pmi manifatturiero definitivo di novembre si è stabilizzato ieri a 43 punti, lo stesso livello di ottobre, ben al di sotto della soglia di 50 che è il limite tra crescita e contrazione: il calo della produzione e dei nuovi ordini si è attenuato ma resta elevato, mentre occupazione, attività di acquisto e scorte sono diminuite più rapidamente.

Per Moritz Schularick, presidente del Ifw Kiel Institut per l'economia globale, «la situazione economica è davvero grave in Germania. Dal 2019 si registra una mancanza di crescita, l'industria è rimasta indietro dal punto di vista tecnologico, Cina e Stati Uniti non aderiscono più all'economia globale basata sulle regole». Per l'economista, molto critico nei confronti della lentezza con la quale la coalizione semaforo ha gestito crisi multiple senza allentare il freno sul debito, la Germania sta «attraversando una grave crisi strutturale interna, le industrie principali stanno perdendo potere competitivo, abbiamo problemi demografici e deficit tecnologici, e su tutto le fondamenta della politica commerciale estera e della sicurezza sono scosse da due shocks: Trump e guerra in Ucraina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis cade in Borsa Messaggio ai dipendenti: tempi duri, li affronteremo

Titolo giù di quasi il 7%. Il gruppo in cerca del nuovo ad, spunta il nome di Imparato Vendite ancora in calo sul mercato italiano. Elkann prova a rassicurare i lavoratori

IL CASO

ROMA Il giorno dopo lo tsunami l'atmosfera resta agitata. In Italia sono pochi quelli che rimpiangono Carlos Tavares. Tutto il mondo politico ha accolto le dimissioni con soddisfazione e solo qualcuno ha invitato a non pensare che ora «tutti i problemi siano risolti». Fra le doti del manager portoghese, sicuramente, non emergeva la diplomazia e le divergenze con il nostro esecutivo dovevano essere smussate. Ma Stellantis ha un profilo internazionale, il gruppo è nato dalla fusione di tre realtà di paesi diversi, uno addirittura di un altro continente. Ed ognuna guarda in casa propria. Per questo che la non facile ricerca del successore dovrà tenere presente anche l'aspetto nazionalistico. Non sono passati molti anni da quando la Daimler (l'attuale Mercedes) fu costretta ad abbandonare la Chrysler mettendoci tre volte i soldi: per "comprarla", per rilanciarla, per fuggire via perché era impossibile che tedeschi ed americani andassero d'accordo. Unico comune denominatore di un'azienda tanto globale sono i mercati finanziari visto che il gigante è quotato su più piazze. Ebbene, come si dice, le borse non hanno gradito con il titolo che in giornata è arrivato a perdere il 10% per poi ripiegare su un -6,3%. Bisogna tener conto, infatti, di alcuni aspetti. Tavares ha indubbiamente fatto bene sia in Renault-Nissan sia in PSA. È stato uno degli artefici, insieme a John Elkann, della nascita del colosso transatlantico. Lui ha messo tutti i manager nelle varie posizioni disegnando la società secondo la sua visione. In un momento in cui l'automotive naviga in acque tempestose non è affatto facile indirizzare il cavallo senza il suo fantino. La principale preoccupazione di Elkann è di individuare al più presto il nuovo timoniere. Anche perché non è il suo lavoro prioritario gestire un gigante dell'auto.

IL PASSAGGIO

Ci sono decine di fabbriche che producono in diversi continenti a tutte le ore del giorno, di cui bisogna conoscere tutte le esigenze e le necessità. È necessario, oltre ad essere bravi, metterci totalmente la testa e non pensare ad altro. Sullo sfondo c'è lo spettro Volkswagen attualmente in una situazione ben peggiore. Sul fronte italiano certamente Elkann vorrà avere un rapporto migliore con l'esecutivo, ma non è facile stravolgere il piano "Dare Forward 2030" presentato nel marzo 2022 sul quale sono stati investiti decine di miliardi, che è nel bel mezzo della sua attuazione e che Tavares aveva inculcato a tutto il management. Sempre nel nostro Paese c'è in programma il nuovo atto del tavolo al Mimit con cui l'azienda dialoga con il Ministro Adolfo Urso che chiede «maggiore impegno e più garanzie» per elargire aiuti. L'incontro è previsto per il 17 dicembre, ma quasi sicuramente Elkann non ci sarà. Stellantis verrà rappresentata da Jean Philippe Imparato, responsabile per il mercato Europa e per i veicoli commerciali. Elkann, però, dopo aver avvisato Sergio Mattarella e Georgia Meloni dello scossone al vertice, si è sentito anche con il ministro dello Sviluppo Economico. Non ci sono state dichiarazioni al riguardo, ma sembra che il manager francese arriverà a Roma con il mandato di chiudere un qualche accordo sul Piano Italia. Oltre alla soluzione de Meo, che però è esterna e quindi più complessa, circolano rumors che riguardano profili anche interni per la successione. Uno è proprio Imparato.

LE IPOTESI

Uomo forte di Tavares, con cui lavorava insieme dai tempi della PSA, il dirigente conosce tutti i segreti del piano ed anche le strategie di Tavares per cui sarebbe più facile fare correttivi senza combinare guai. In più, è un francese di origini italiane, parla benissimo la nostra lingua ed è più empatico di Carlos. È vero, recentemente ha dichiarato di «non avere lo spessore per guidare Stellantis», ma lo ha detto quando il "capo" era ancora in sella. Insomma potrebbe accontentare Parigi e Roma. L'altra figura interna forte è Antonio Filosa, in Fiat dal 1999 e, dopo essersi occupato del Sud America, è attualmente alla guida delle attività negli States, quindi non sarebbe visto come uno

straniero dagli americani. In serata l'azienda ha divulgato i nomi dei manager che fanno parte del CEI, il Comitato Esecutivo ad Interim, che si occuperà della gestione insieme al presidente fino all'arrivo del nuovo ceo. Ci sono i 17 top manager fra cui Filosa, Imparato, François, Ficili e Picat. Elkann ha richiamato, ed inserito nel Comitato come «suo Special Advisor», Richard Palmer, ex direttore finanziario di FCA e poi di Stellantis, che aveva lasciato nell'era Tavares. Elkann ha anche scritto ai dipendenti da Auburn Hills: «Carlos ha lasciato, gli sarò sempre grato, ma nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi con il Consiglio. Sono tempi duri, li affronteremo insieme». Intanto ieri in Ministero ha divulgato le immatricolazioni di novembre e le vendite sono crollate per il quarto mese consecutivo a doppia cifra (-10,8%). Per la prima volta nel 2024 anche il cumulato va in rosso (-0,2%) e la chiusura dell'anno non promette nulla di buono. Sale leggermente il mercato elettrico con una quota del 5,3% (era al 4% ad ottobre), ma scendono le ibride plug-in. Stellantis, chiaramente, è ancora sulla "strategia" Taveres: lo scorso mese ha venduto in Italia 30.817 vetture, il 24,6% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 29,3% al 24,7%. Negli undici mesi le immatricolazioni del gruppo sono state 428.205 auto, con una flessione del 9,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, mentre la quota di mercato è scesa dal 32,4% al 29,4%.

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente del gruppo vara il nuovo comitato ad interim. L'ex top manager Palmer è advisor speciale

Stellantis si riorganizza Elkann: una nuova fase supereremo giorni difficili

LA GIORNATA

CLAUDIA LUISE

Il dopo Tavares parte con la scelta dei top manager per formare il Comitato esecutivo ad interim, presieduto da John Elkann, che gestirà il gruppo fino alla nomina del nuovo amministratore delegato. Una organizzazione che, come spiega Stellantis, «viene attuata con effetto immediato» mentre «il processo di nomina del nuovo ceo permanente è in corso, gestito da un Comitato speciale del consiglio di amministrazione, e si concluderà entro la prima metà del 2025». È proprio il presidente di Stellantis, in un messaggio ai dipendenti, che chiarisce i motivi che hanno portato alle dimissioni del manager portoghese, arrivate domenica sera e accettate all'unanimità dal board. «Molti di voi si chiederanno cosa ci sia dietro la partenza anticipata di Carlo Tavares. La semplice verità è che nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi. In particolare, il Consiglio ha ritenuto che l'attenzione per la nostra azienda e per i nostri stakeholder dovesse essere orientata al lungo termine», scrive Elkann da Auburn Hills. «Come sapete meglio di chiunque altro, questi sono tempi duri per il nostro

IL COMITATO ESECUTIVO AD INTERIM (CEI)

Sarà responsabile della direzione e della supervisione di Stellantis per conto del Cda



Technology, Software e Free2move), Arnaud Deboeuf (Manufacturing e Supply Chain), Antonio Filosa (North e South America Regions, Chrysler, Dodge, Jeep, Ram, e il design nella Region North America, compreso Maserati Design), Béatrice Foucher

(Planning), Jean-Philippe Imparato (Enlarged Europe, Pro One, Abarth, Alfa Romeo, Citroën, DS, Fiat, Lancia, Opel e Peugeot), Douglas Ostermann (Finance), Maxime Picat (Purchasing e Supplier Quality e le regions Middle East Africa, India Asia Pacific, China e Leap-

motor International) e Philippe De Rovira (Affiliates).

A supporto del Cei e alle dirette dipendenze del presidente ci saranno, come vicepresidenti esecutivi, Bertrand Blaise (Communications e CSR), Olivier Bourges (Customer Experience), Giorgio Fossati (Ge-

neral Counsel), Santo Ficili (Maserati oltre ad Alfa Romeo), Olivier François (Marketing oltre a Fiat, Abarth e DS) e Clara Inge-Housz (Public Affairs). Richard Palmer, ex cfo di Stellantis e colui che aveva seguito prima la fusione tra Fiat e Chrysler e poi tra Fca e Psa, è stato nominato Special Advisor del presidente e parteciperà al Cei come consulente per il gruppo dirigente. Palmer, che faceva parte della squadra di Marchionne, aveva lasciato l'azienda nel 2023, sostituito da Nathalie Knight su decisione di Tavares.

Elkann ricorda che «con Carlos abbiamo ottenuto risultati importanti. Gli sarò sempre grato per il ruolo che ha avuto nella creazione di Stellantis. Tuttavia, il nostro Cda ha deciso, per il bene dell'azienda, che era giunto il momento di separare le nostre strade». Quindi sottolinea che «lo spirito di Stellantis è unico, ci ha portato a tanti successi e ci ri-

serverà molte nuove vittorie. Ora guardiamo avanti, concentrati sui prossimi capitoli, concentrati sui nostri clienti e concentrati nel continuare a costruire una grande azienda». Un messaggio rivolto al futuro, per superare il presente.

Ieri, primo giorno a Borsa aperta dopo l'annuncio dell'addio, il mercato ha regito male e il titolo a Piazza Affari ha chiuso in calo del 6,3% e arrivando a perdere nel corso delle contrattazioni quasi il 9%. Ma anche gli ultimi dati relativi all'andamento del mercato italiano dell'auto confermano le difficoltà del gruppo. Anche se è stata soprattutto l'America il punto debole della gestione Tavares. A novembre Stellantis ha venduto in Italia 30.817 vetture, il 24,6% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 29,3% al 24,7%. Negli undici mesi le immatricolazioni del gruppo sono state 428.205 auto (-9,4%) e la quota è scesa al 29,4%. Un nuo-

Il messaggio ai dipendenti: l'azienda deve guardare al lungo termine

settore. Li abbiamo già affrontati in passato e li abbiamo sempre indirizzati a nostro vantaggio. Insieme, lo faremo di nuovo. Ognuno di noi, giocherà un ruolo fondamentale nei successi che verranno», aggiunge, ringraziando i lavoratori e promettendo che nei prossimi giorni cercherà «di raggiungere il maggior numero di sedi e di incontrare di persona il maggior numero di colleghi». Intanto il processo individuare il nuovo ad era già in corso, perché comunque il mandato del manager portoghese sarebbe dovuto scadere a inizio 2026 e aveva già annunciato l'intenzione di non proseguire.

La riorganizzazione stabilita ieri prevede che il Comitato esecutivo ad interim (Cei) sarà responsabile della direzione e della supervisione della società per conto del Cda. Oltre al presidente Elkann, ne fanno parte anche Xavier Chéreau (Human Resources e Heritage), Ned Curic (Engineering e

I capigruppo delle opposizioni: «Elkann venga in audizione, l'esecutivo deve tutelare il Paese»

I sindacati: «Palazzo Chigi ci convochi Garanzie su occupazione e risorse»

LE REAZIONI

LUCA MONTICELLI
ROMA

I sindacati sperano che l'uscita di scena di Tavares da Stellantis permetta un cambio di passo e un tavolo a Palazzo Chigi. Le opposizioni chiedono al Parlamento di calendarizzare al più presto un'audizione del presidente del Gruppo, John Elkann, per conoscere i piani dell'azienda. «È necessario che la presidenza del Consiglio convochi il gruppo dirigente di Stellantis e i sindacati per discutere su quali politiche industriali e quali investimenti si faranno in Italia», auspica il leader della Cgil Maurizio Landini che aggiunge: «C'è bisogno che il governo faccia la sua parte,

MAURIZIO LANDINI
SEGRETARIO GENERALE
DELLA CGIL

Non accetteremo un ridimensionamento dell'occupazione e della produzione nel nostro Paese

noi non siamo disponibili ad accettare un ridimensionamento occupazionale e produttivo del nostro Paese». All'esecutivo chiede un ruolo da protagonista il segretario Uil Pierpaolo Bombardieri: «Quello di Tavares è un capitolo chiuso, purtroppo disastroso per l'occupazione e per l'azienda. Per il futuro ci aspetta-

LUIGI SBARRA
SEGRETARIO GENERALE
DELLA CISL

Tavares non ci mancherà, ha sfidato il governo sugli incentivi, è il momento della svolta

mo discontinuità e coraggio: devono essere fatte scelte che rilancino la produzione e l'occupazione, a partire dagli stabilimenti italiani». Sull'automotive i sindacati ritrovano l'unità, anche il numero uno della Cisl Luigi Sbarra va all'attacco: «Tavares non ha mai creduto alle relazioni sindacali. Ha delocalizzato, ha frena-

PIERPAOLO BOMBARDIERI
SEGRETARIO GENERALE
DELLA UIL

Per il futuro ci aspettiamo discontinuità e coraggio a partire dagli stabilimenti

to gli investimenti, è arrivato a sfidare lo Stato sul tema degli incentivi. Non ci mancherà, pensiamo che le sue dimissioni determineranno una svolta». Secondo Sbarra, il cambio di passo va fatto nella direzione di «un piano industriale serio e credibile, assegnando nuovi modelli, rilanciando gli investimenti, con-

fermando la giga factory a Termoli e soprattutto salvaguardando i posti di lavoro».

Sulla stessa linea le opposizioni, tanto che i capigruppo di Pd, M5s, Avs e Azione, presenti in commissione Attività produttive della Camera, hanno chiesto formalmente alla presidenza di Montecitorio di attivarsi per calendarizzare con urgenza l'audizione del presidente di Stellantis. «Elkann non può sottrarsi - sostengono i capigruppo - deve venire a riferire in Parlamento per chiarire quali siano i reali piani dell'azienda. Chiediamo inoltre al governo di agire con tempestività per garantire la salvaguardia degli interessi nazionali in un settore che rappresenta una colonna portante della nostra economia».

Il numero uno dei 5 stelle, Giuseppe Conte, ieri mattina ha incontrato i lavoratori fuori dallo stabilimento di Pomigliano d'Arco: «Il governo è immobile, lontanissimo. Sono lontanissimi i manager che vanno via dopo aver preso stipendi da 36 milioni l'anno e buone uscite milionarie». Conte propone una serie di misu-



WITHUO

Elkann: "Era ora di cambiare tempi duri, li affronteremo" ecco il team del dopo Tavares

Da Detroit messaggio per rassicurare i dipendenti: "La nostra visione è di lungo periodo"
Nel comitato esecutivo torna Palmer, già direttore finanziario di Marchionne

di Diego Longhin

ROMA - Con un videomessaggio si apre l'era del dopo Tavares in Stellantis. Il presidente del gruppo automobilistico, John Elkann, ha deciso di rivolgersi così ai dipendenti, che definisce «colleghi», per spiegare le ragioni delle dimissioni dell'ex amministratore delegato. Lo fa nel giorno in cui il gruppo nato dalla fusione tra Fca e Psa definisce i componenti del Comitato esecutivo che gestirà il produttore automobilistico in attesa dell'arrivo del nuovo ad sotto la regia di Elkann. E non mancano le sorprese, come il ritorno di Richard Palmer, lo storico capo della finanza che aveva lasciato un anno fa. L'uomo dei conti nato e cresciuto nella squadra di Marchionne. Per lui un ruolo da super consulente in supporto a Elkann.

Alla base della scelta di Carlos Tavares visioni differenti, rispetto al cda, sulle misure da intraprendere per correggere la situazione e rilanciare il gruppo, tenendo conto della crisi molto complessa che sta tenendo sotto scacco il comparto. Vedute diverse che non si sono ricomposte e che hanno indotto il cda a suggerire al manager portoghese un passo indietro.

Elkann spiega così la situazione: «Sono stati giorni difficili, con Carlos abbiamo percorso tanta strada e abbiamo ottenuto risultati importanti. Gli sarò sempre grato per il ruolo che ha avuto nella creazione di Stellantis. Tuttavia, il nostro consiglio di amministrazione ha deciso, per il bene dell'azienda, che era giunto il momento di separare le nostre strade». Il presidente ai dipendenti del gruppo, 230 mila nel mondo di cui circa 40 mila in Italia, vuole spiegare perché Tavares, che avrebbe dovuto lasciare alla scadenza naturale del suo contratto, nella primavera del 2026, ha firmato prima la lettera di dimissioni. «Molti di voi si chiederanno cosa ci sia dietro la sua partenza anticipata. La semplice verità è che nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi. In particolare, il consiglio ha ritenuto che l'attenzione per la nostra azienda e per i nostri stakeholder dovesse essere orientata al lungo termine».

Il problema? Varare interventi che avrebbero rapidamente migliorato i risultati a breve termine di Stellantis, mettendo sotto stress sia l'azienda sia il management. «Come sapete meglio di chiunque altro, questi sono tempi duri per il nostro settore. Li abbiamo già affrontati in passato e li abbiamo sempre indirizzati a nostro vantaggio. Insieme, lo faremo di nuovo», dice Elkann, spronando i dipendenti. Ringrazia per «l'impegno, la passione e lo straordinario lavoro» e richiama allo «spirito di Stellantis» e «all'attenzione verso clienti che amano i nostri prodotti e i nostri meravigliosi marchi».



▲ **Al vertice**
Il presidente di Stellantis John Elkann

Il nostro nuovo ceo sarà nominato nella prima metà del 2025
Guardiamo avanti, concentrati sui nostri clienti e nel costruire una grande azienda

Elkann, che è anche ad di Exor che controlla anche Repubblica, spiega poi come sarà governata la transizione con il Comitato esecutivo che gestirà l'azienda fino a quando il nuovo ad non sarà individuato. «Sarà nominato nella prima metà del 2025. Ora guardiamo avanti», dice. Oltre a Palmer non mancano gli uomini che due mesi fa sono stati chiamati per raddrizzare la situazione, come Antonio Filosa, l'uomo nato in Fiat che ha raggiunto risultati record in Sud America e che deve mettere ordine negli Usa, il mercato delle galline dalle uova d'oro che non produce più come prima. E dove piccoli rivestitori, concessionarie e sindacati si sono rivoltati

contro Tavares. E se la scelta del nuovo ad dovesse ricadere all'interno dell'azienda potrebbe essere uno dei papabili. Allo stesso modo di Maxime Picat, che ha la responsabilità agli acquisti, e di Jean-Philippe Imperato, a capo del mercato Europa, altra area dove nell'ultimo anno non sono mancati problemi nelle vendite.

Difficile, invece, che possa essere Luca de Meo, altro dirigente cresciuto nella squadra di Marchionne, ma ora a capo di Renault. In ballo ci sarebbe anche il futuro la casa della Losanga e le ipotesi di nuove nozze con Stellantis. Strategia che Elkann ha sempre rispettato al mittente. Ancor di più in questo momento di crisi. Anche perché l'impatto sociale, soprattutto in Francia, sarebbe pesante.

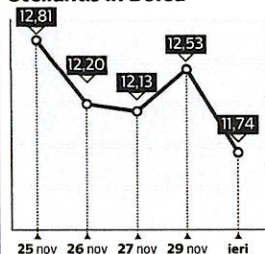
Sui tempi per arrivare a scegliere il successore di Tavares il presidente e il cda si è preso al massimo sei mesi. Entro giugno del 2025. L'intenzione, però, è quella di bruciare le tappe di un iter già iniziato a ottobre quando il cda, rinnovando la fiducia all'ad, aveva deciso però la data di scadenza: aprile del 2026. Possibile che entro febbraio ai arrivi al nome. Che potrebbe essere anche esterno, un manager del settore auto, oppure di un altro comparto, ma con le competenze adatte a dare la spinta giusta.

DEIPRODUZIONE RISERVATA

La Borsa

Il titolo crolla ai minimi confermati i target al 2024

Stellantis in Borsa



Giornata difficile per Stellantis a Piazza Affari. Il titolo della casa automobilistica, dopo aver perso fino al 9% nel corso della giornata, ha chiuso la seduta in ribasso del 6,3% a 11,74 euro. Si tratta di un valore poco sopra il minimo degli ultimi 5 anni (11,27 euro) e meno della metà del massimo toccato a marzo scorso quando l'azione arrivò a sfiorare i 27 euro per azione. Sulle quotazioni ha pesato l'uscita dell'amministratore delegato che era invece programmata per il 2026 e le difficoltà degli ultimi mesi legati alle vendite negli Stati Uniti e ai rapporti con i concessionari. «Il lato positivo - scrivono gli analisti di Ubs in una nota - è che la guidance per l'esercizio 2024 è stata confermata e che il processo di sostituzione del ceo è stato anticipato di circa 6 mesi, riducendo così il periodo di incertezza».

La polemica

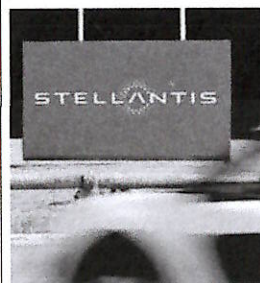
"Troppi 100 milioni all'ex ad" la buonuscita al voto dei soci



◀ **L'ex ad**
Carlos Tavares si è dimesso domenica dalla carica di ad del gruppo

Una superliquidazione da 100 milioni sarebbe «una beffa da evitare dopo il danno industriale prodotto» dall'ad Carlos Tavares. A dar voce all'indignazione generalizzata è Michele De Palma, segretario generale Fiom-Cgil. L'allarme di una buonuscita da record è partita dai sindacati francesi ed è stata ripresa anche dai politici nostrani. Si tratta di un'eventualità più che una certezza. L'entità sarà svelata solo all'assemblea dei soci dell'anno prossimo, quando sarà sottoposta al voto. Di certo si parla di decine di milioni: Tavares è stato il manager più pagato del settore. Stando alla relazione annuale 2023, l'anno scorso la sua retribuzione è stata di circa 13,5 milioni di euro a cui si aggiungono una serie di incentivi legati al raggiungimento degli obiettivi fino ad un massimo di 23,5 milioni.

Il Comitato La composizione



Richard Palmer
Ex Cfo che proviene da Fca uscito un anno fa. Ora è advisor di Elkann



Xavier Chéreau
Proviene da Psa ed è il capo delle risorse umane del gruppo



Ned Curic
È l'uomo del software e dell'IA inserita nell'auto



Arnaud Deboeuf
Nel team anche il responsabile degli impianti di produzione



Antonio Filosa
Si occupa di raddrizzare la situazione negli Usa



Béatrice Foucher
Proviene dal mondo Psa. A lei le deleghe sulla pianificazione



Jean-Philippe Imperato
Da due mesi è il capo del mercato Europa



Douglas Ostermann
È il capo delle Finanze ed ha sostituito Natalie Knight



Maxime Picat
Ha la responsabilità acquisti e qualità forniture



Philippe De Rovira
È il manager responsabile del settore affiliates



Il reportage

Il muro dei lavoratori contro Volkswagen “Vogliono l'escalation”

dalla nostra inviata
Tonia Mastrobuoni

HANNOVER – Alle nove e mezza gli operai soffiavano già a pieni polmoni nei fischietti rossi, la loro lenta marcia dal cancello tre della fabbrica di Stöcken, nei sobborghi operai di Hannover, è scandita da colpi di tamburi e cori. In Germania le manifestazioni cominciano di buon mattino, e alle dieci sono previsti già i discorsi dei capi di IgMetall nella piazza del mercato. Anna Lotte Scheuermann precede la testa del corteo, si aggiusta la sciarpa rossa, scatta qualche foto. «La sensazione - ci racconta l'esponente del consiglio di fabbrica - è che stavolta i vertici dell'azienda puntino all'escalation». Le fabbriche tedesche della macchina del popolo da ieri sono permanentemente in lotta: in tutta la Germania la IgMetall incrocia le braccia per due ore e scende in piazza per scongiurare le decine di migliaia di esuberanti, le sforbiate agli stipendi, la chiusura annunciata di tre stabilimenti. Alle spalle di Scheuermann spunta uno striscione con il disegno di un "Bulli" celeste, il leggendario T9, il furgoncino dai fari tondi, il feticcio delle vacanze hippie.

Al via la prima ondata di scioperi in tutta la Germania. Tre fabbriche a rischio chiusura

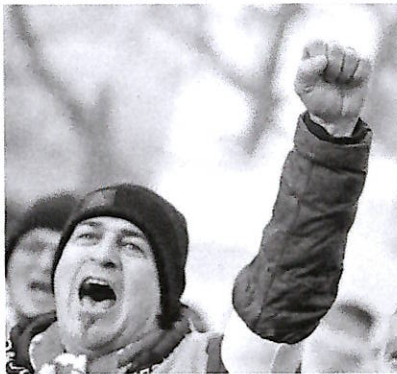
E la scritta è un grido di orgoglio disperato: "Il Bulli resta qua".

Il corteo si snoda lento verso la piazza del mercato, una famiglia si affaccia dalle case-dormitorio e srotola uno striscione: "La Volkswagen siamo noi". Dagli operai parte un boato e un lungo applauso. La piazza del mercato è delimitata dai tendoni che distribuiscono caffè e bollenti, gentile omaggio del più grande sindacato metalmeccanico d'Europa. Per questa vertenza bisogna "vestirsi caldi", per citare un famoso detto tedesco. Sarà lunga. Dal palco è uno dei leader di IgMetall, Sascha Duzik, a farlo capire: «L'azienda fa muro - grida - i vertici di Volkswagen hanno rovinato la nostra reputazione con il Dieseltgate. E adesso siamo in crisi perché hanno dormito mentre in Cina si sviluppava l'elettrico. Nessuno di noi operai ha causato questa crisi: che paghino i milionari del cda che l'hanno causata». Per quasi un secolo, Volkswagen è stato molto più di un marchio, è stato anche il destino di decine di migliaia di immigrati, arrivati dagli anni '50 dalla Grecia,



RONNY HARTMANN / AFP

► **La protesta** I lavoratori Volkswagen davanti alla sede di Hannover, dove hanno protestato contro i vertici del colosso automobilistico tedesco. Sopra, un altro momento del sit-in



dall'Italia o dalla Turchia. Tanti di loro hanno scalato i vertici del sindacato, come la leader del consiglio di fabbrica di Wolfsburg, Daniela Cavallo, figlia di emigrati calabresi. E come Stavros Christidis, figlio di un operaio emigrato nel 1970 da Igoumenitsa, in Grecia.

Christidis è uno dei protagonisti di questa gelida giornata, è il capo del consiglio di fabbrica dello stabilimento di Hannover. Dal palco denuncia la «sfrontatezza» dei vertici, incita alla lotta. Lo intercettiamo mentre scende, ammette scuotendo la testa di «non aver mai visto, in trent'anni, un confronto così duro con l'azienda». Il sindacalista era in questa stessa piazza già nel 1993, da giovane apprendista: «Scioperai assieme a mio padre,

che mi insegnò cosa significa la solidarietà». Ma ora la crisi sembra la più grave di sempre, qui nel capoluogo della Bassa Sassonia hanno già annunciato 900 esuberanti a giugno. E Christidis, come tanti colleghi, teme che lo stabilimento, dai 15mila operai di oggi, sia finito nella lotteria delle famose tre fabbriche che Vw vuole chiudere. «In famiglia siamo attaccatissimi all'azienda. Mio padre è pensionato ma abita ancora qua dietro. È preoccupato, come i miei figli. Come mio fratello e i suoi figli. Speravamo tutti di avere un futuro qui».

A un centinaio di chilometri, nell'assemblea a porte chiuse con le tute blu nel quartier generale di Wolfsburg, la *pasionaria* Cavallo leva la pelle al consiglio di amministrazione: «Anche loro devono fare dei sacrifici. E anche gli azionisti». Per guadagnare la somma dei dividendi distribuiti negli ultimi dieci anni alle due storiche famiglie proprietarie, Porsche e Piëch, «un operaio dovrebbe lavorare 100 mila anni», scandisce. Volkswagen è stata «una gigantesca macchina da soldi. E ora che

Il sindacato IgMetall attacca il cda "Reputazione rovinata già con il Dieseltgate paghino loro la crisi"

il motore si è inceppato, anche le famiglie che la posseggono devono stringere la cinghia».

Per ora dai vertici e dagli azionisti tutto tace, a parte qualche retorica di sponibilità al «dialogo». Il contro-piano da 1,5 miliardi di tagli proposto da IgMetall è stato respinto. L'unico a farsi sentire è stato il governatore della Bassa Sassonia, Stephan Weil: il land è secondo azionista di Vw con il 20%. «Il dividendo, per il land, non è una priorità», ha detto alla *Sueddeutsche Zeitung*. «Peraltro dovrebbe dipendere dalla competitività dell'azienda». Ma tutti si chiedono, in piena campagna elettorale per le elezioni politiche, quando si muoverà Olaf Scholz. Il cancelliere, il suo segretario generale Matthias Miersch e il leader della Spd, Lars Klingbeil, sono tutti cresciuti qui, nella Bassa Sassonia, dove si concentra la stragrande maggioranza dei lavoratori tedeschi della più grande casa automobilistica d'Europa: quasi centomila. E il silenzio di Berlino comincia a essere assordante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

Bentivogli "Crisi europea Senza l'aiuto dei governi l'auto finirà come l'acciaio"

di **Francesco Manacorda**

MILANO – «Mi auguro che Stellantis trovi presto un manager che sostituisca Carlos Tavares e che sia in grado di mettere a punto non solo una strategia industriale per questi tempi difficili, ma anche di prefigurare indispensabili alleanze a livello europeo». Marco Bentivogli ha lasciato il sindacato da segretario generale della Fim-Cisl per fondare il movimento di stampo riformista "Base Italia".

Che altro dovrebbe fare il nuovo numero uno di Stellantis?

«In Italia cercare un maggior confronto e valorizzare le cose buone che ci sono, come quelli stabilimenti che nei primi anni 2000 erano tra i migliori in Europa per produttività».

Oggi, però, la crisi non risparmia quasi nessuno, tedeschi della Volkswagen compresi.

«Certo, è una crisi europea e nell'auto

sta succedendo esattamente quello che è accaduto in Europa per la siderurgia: prima del 2000 la Cina era importatore netto di acciaio e alluminio; dal 2010, anche grazie a sussidi pubblici senza precedenti, è diventato primo produttore mondiale ed esportatore».

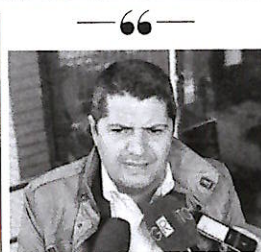
Che fare in Italia e in Europa per evitare questo scenario?

«L'Italia dovrebbe pensare alla politica industriale. E capire che gran parte del nostro export è legato anche a questo settore e non ai formaggi e al vino, con tutto il rispetto per i produttori di questi beni. Le imprese venete e lombarde

che sono nella filiera della componentistica adesso soffrono la crisi tedesca. Il governo dovrebbe accompagnare verso il nuovo ecosistema dell'elettrico. Invece i fondi di Transizione 5.0 stanno andando male, come sappiamo, e lo stesso governo ha tagliato 4,6 miliardi dal Fondo automotive, che doveva aiutare la riconversione della filiera».

È l'Ue? Il problema è la decisione di fissare al 2035 la data in cui non si potranno più produrre in Europa auto con motore endotermico?

«La posizione di arroccata presa da Confindustria sul no al 2035 è



▲ **Marco Bentivogli**

Accompagnare verso la transizione elettrica le aziende della componentistica che soffrono per lo stop tedesco. L'export non è solo vini e formaggi

sbagliata. La transizione è un processo che richiede anche una certa flessibilità. Ma certo c'è il rischio che l'Europa sia bravissima a imporre regole e intanto perda sovranità tecnologica e di mercato».

E quindi che fare?

«Bisogna ripensare anche qui la politica industriale, ad esempio dirottando su questi settori parte delle enormi somme che si spendono oggi per la politica agricola comune. E poi non si può continuare a vedere la creazione di campioni continentali come il male, anche se ovviamente fusioni tra aziende europee hanno maggiori sovrapposizioni e comportano quindi maggiori rischi per occupazione. Serve una strategia che sostenga non solo le aziende capofila, ma le filiere intere, e punti sull'innovazione: quando Xiaomi ha deciso di lanciarsi nell'automotive è partita da un algoritmo e poi ci ha costruito un'auto attorno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Pil su di 0,7% in nove mesi e il rapporto debito/pil cresce soltanto di 0,3 punti in 5 anni

segue dalla prima pagina

Marco Fortis

In questo momento, cioè, la nostra espansione economica reale è più alta di quanto comunemente si credeva e il traguardo di poter conseguire una crescita annuale accettabile nel 2024, compresa tra il +0,7% e il +0,8%, appare oggi più vicino.

Dopo la diffusione della stima preliminare del Pil del terzo trimestre, molta enfasi era invece stata data al fatto che la crescita economica "acquisita" per il 2024 dopo tre trimestri, cioè la crescita finale che si raggiungerebbe se il quarto trimestre facesse registrare un aumento nullo, era stimata pari soltanto allo 0,4% (ora è stata alzata sia pur di poco dall'Istat allo 0,5%, con la seconda stima). Ciò aveva destato preoccupazione, nella convinzione diffusa che sarebbe stato difficile incrementare di molto tale crescita "acquisita" nell'ultimo trimestre dell'anno. Ma si trattava e si tratta, in realtà, di un dato ingannevole.

GLI STATISTICI

Beninteso, la crescita "acquisita" normalmente è un buon indice per dare il polso della situazione economica corrente, ma rischia di fornire una informazione un po' deformata quando un anno, come capita straordinariamente in questo 2024, ha ben quattro giorni lavorativi in più rispetto al precedente. Il che rende meno significativi i dati "manipolati" dagli statistici allo scopo di confrontare congiunturalmente i trimestri tra di loro, dati che sono poi utilizzati anche per calcolare la crescita "acquisita". Tale "manipolazione" consiste nel trasformare i dati trimestrali "grezzi" originali, cioè le cifre vere del Pil, mediante procedure di destagionalizzazione e di correzione statistica per pareggiare l'eventuale diverso numero di giorni lavorativi dei trimestri. Si ottengono così dei numeri omogenei ma "artificiali". Utilissimi per analizzare la congiuntura ma alla fine dell'anno i numeri ufficiali che poi davvero contano nella contabilità nazionale sono quelli che risultano dalla somma dei valori trimestrali "grezzi" del Pil e non dalla somma dei dati destagionalizzati e corretti per il calendario.

GLI ARROTONDAMENTI

Sta di fatto che, sommando i dati trimestrali "grezzi" Istat, il Pil italiano del periodo gennaio-settembre 2024 è stato di 1.438 miliardi di euro in termini reali contro i 1.429 miliardi del periodo gennaio-settembre del 2023, pari ad un incremento dello 0,67% (+0,7% con l'arrotondamento a un decimale). Mentre la crescita "acquisita" nei primi tre trimestri del 2024, calcolata a partire dai dati trimestrali destagionalizzati e corretti per il calendario, è stata dello 0,47% (+0,5% con l'arrotondamento).

Chi ci sta leggendo penserà. Ma perché tutta questa spiegazione un po' complicata per dirci che il Pil italiano dei primi tre trimestri del 2024 è aumentato di due soli decimali in più rispetto alla crescita "acquisita"? Perché sono settimane che commentatori e politici dibattono accanitamente sul fatto che l'Italia farà fatica a raggiungere a fine anno una crescita economica soddisfacente e che ciò farà saltare anche gli obiettivi dei conti pubblici (con ciò ignorando anche le recenti revisioni Istat che ci hanno portato in dote 97 miliardi di PIL in più rispetto alle stime precedenti).

Invece no, tranquillizziamo subito i lettori. Infatti, nel terzo trimestre del 2024, rapportando i dati preliminari della Banca d'Italia sul debito a settembre 2024 e i dati "grezzi" Istat del PIL a valori correnti del periodo che va dal quarto trimestre 2023 al terzo trimestre 2024, risulta un rapporto debito/Pil pari a 136,3, cioè di soli tre decimali superiore a quello dell'analogo terzo trimestre 2019, antecedente la pandemia, che fu pari a 136,0. Nessun Paese ha mantenuto così in ordine i propri conti pubblici nel G-7 negli ultimi cinque anni, riportando il debito/Pil ai livelli pre-Covid, come ha saputo fare l'Italia. Questi sono i nudi fatti.

Inoltre, considerando i dati "grezzi" del 2024 cambia completamente anche la percezione della dinamica trimestrale del prodotto nazionale. Infatti, in base ad essi il Pil italiano è aumentato tendenzialmente quest'anno rispetto al 2023 dello 0,2% nel primo trimestre, dello 0,9% nel secondo e dello 0,8% nel terzo. Dunque, è andato abbastanza in

crescendo e ha mantenuto un buon abbrivio anche nel terzo trimestre. Mentre i dati destagionalizzati e corretti per il calendario ci forniscono una evoluzione trimestrale tendenziale piuttosto diversa, con una forte flessione finale nel terzo trimestre: +0,3% il primo trimestre, +0,7% il secondo, +0,4% il terzo.

Riuscirà ora il nostro Paese a chiudere il 2024 mantenendo o addirittura incrementando un po' l'aumento del Pil dello 0,7% consolidato nei primi nove mesi dell'anno? Ci sono dei fattori che giocheranno certamente contro. Tra essi: la perdurante crisi della Germania e del Nord Europa nonché quella della stessa Francia. Ciò potrebbe penalizzare le nostre esportazioni di beni in Europa e frenare la produzione industriale e gli investimenti in macchinari e impianti, come è già avvenuto nel terzo trimestre. All'opposto, il quarto trimestre avrà due giorni lavorativi in più. E ciò potrà favorire il Pil, perlomeno a livello di attività dei servizi. In aggiunta, potrebbe proseguire la forte crescita degli investimenti in fabbricati non residenziali e altre opere, trainati dal Pnrr. Si pensi che nel periodo di dodici mesi dal quarto trimestre 2023 al terzo trimestre 2024 gli investimenti in edilizia residenziale sono già cresciuti del 14% in termini reali rispetto al corrispondente periodo dal quarto trimestre 2022 al terzo trimestre 2023, contribuendo così a bilanciare il rallentamento dell'edilizia residenziale dopo la fine dei superbonus.

Dunque, pur in un quadro europeo e globale estremamente avverso e sfidante, l'economia italiana si sta dimostrando resiliente: sta mantenendo un buon profilo di crescita, ha un tasso di disoccupazione sceso a ottobre ai minimi storici (5,8%, cioè quasi la metà di quello della Spagna e 1,8 punti inferiore a quello della Francia) e ha anche messo in sicurezza i propri conti pubblici per i prossimi anni, promossa a pieni voti da Bruxelles.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Carburanti green e sanzioni congelate Svolta dell'Europa per l'industria dell'auto

Von der Leyen convoca un tavolo del settore: si occuperà in prima persona della crisi
Il piano allo studio serve per continuare ad avere i motori termici dopo la scadenza del 2035

MARCO BRESOLINI
CORRISPONDENTE DA BRUXELLES

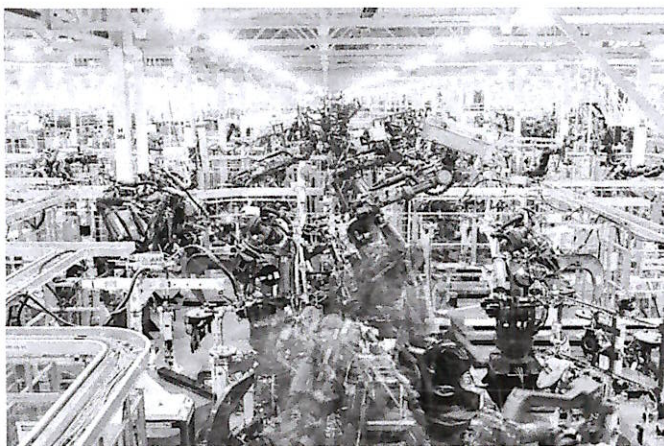
A settembre, Ursula von der Leyen aveva affidato al nuovo commissario ai Trasporti Apostolos Tzitzikostas il compito di lavorare a un "Piano d'azione industriale dell'Ue per il settore automobilistico" sulla base delle indicazioni fornite dal rapporto sulla Competitività di Mario Draghi. Ora però la presidente della Commissione ha deciso che bisogna prima aprire un tavolo con tutti gli attori del settore e che sarà lei in persona a occuparsi del confronto «e anche dei seguiti».

Oltre a definire una strategia ampia di lungo periodo – per affrontare, tra le altre cose, il nodo degli investimenti, lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica e la produzione di batterie – ci sono due questioni da affrontare

Il programma d'azione della Commissione seguirà le indicazioni del rapporto Draghi

nell'immediato: il nodo delle multe che i costruttori rischiano di dover pagare nel 2025 per non aver rispettato i target di emissione e la necessità di rivedere il regolamento che di fatto porterebbe al divieto di vendere autoveicoli con motore termico a partire dal 2035. L'idea che si sta facendo largo – ma siamo soltanto all'inizio del percorso – è quella di un "congelamento modulato" delle sanzioni e di una diversa metodologia per il calcolo delle emissioni che consenta di utilizzare i carburanti alternativi con l'obiettivo di salvare il motore a combustione interna. Nulla di nuovo, invece, sul fronte degli incentivi: Bruxelles è disposta a consentire nuovi aiuti ai consumatori, ma soltanto su base nazionale.

Sull'annuncio di Von der Leyen c'è chi vede il bicchiere mezzo pieno (sarà lei a occuparsi del dossier in prima persona), ma anche chi è più pessimista (c'è il timore che l'apertura del tavolo sia solo un modo per guadagnare tempo). E c'è anche chi prova a dare persino una lettura più politica, sostenendo che Von der Leyen avrebbe di fatto sottratto la gestione della crisi dell'auto a Tzitzikostas (che è del Ppe) e di conseguenza al vicepresidente Raffaele Fitto, che ha la supervisione sui dossier del greco. «Si tratta di una richiesta dei Verdi che è stata soddisfatta», sostiene l'eurodeputato Michael



Uno stabilimento di produzione automobilistica di ultima generazione, con i robot in prima linea

Bloss, responsabile degli ecologisti per il clima e la politica industriale.

Ma proprio in questi giorni il Ppe – che rappresenta la prima forza politica all'Europarlamento, in Commissione e guida la maggioranza dei governi – sta definendo la sua posizione che punta a rimettere in discussione l'obiettivo del 2035. Il testo è ancora oggetto di negoziato interno, ma dovrebbe essere presentato la prossima settimana: l'intenzione non è di posticipare la data-clou, ma di chiedere una "revoca" delle norme che di fatto vieterebbero l'immissione sul



Leader
Lapresidente
della
Commissione
europea, Ursula
von der Leyen, è
al suo secondo
mandato
Uno degli
obiettivi
di Bruxelles
è quello
di proseguire
verso la
transizione
green lanciata
negli scorsi
anni

Cosa prevede la normativa

1
Entro il 2030 i costruttori automobilistici dovranno ridurre del 55% le emissioni delle nuove vetture

2
Bruxelles presenterà entro il 2025 una metodologia per valutare e comunicare i dati sulle emissioni di CO2

3
L'Ue prevede di ridurre del 100% le emissioni di auto e veicoli commerciali nuovi che emettono CO2 nel 2035

mercato dei veicoli con motore termico a partire dal 2035. E la posizione del Ppe influenzerà in maniera significativa le scelte della Commissione, mentre socialisti e sinistra continuano a chiedere – per il momento con scarso successo – di istituire un fondo per il sostegno alla cassa integrazione sulla falsariga di "Sure".

In attesa di definire la linea politica, anche alla luce del confronto con il settore, i tecnici della Commissione stanno già lavorando alle possibili soluzioni da met-

tere in campo. Sulla questione delle multe ai costruttori che non rispetteranno i target di emissione nel 2025, che potrebbero ammontare a circa 15 miliardi di euro, si va verso «una soluzione equilibrata». Una fonte Ue spiega che «bisogna evitare di colpire chi è stato penalizzato da un oggettivo calo della domanda, ma al tempo stesso bisogna fare in modo che chi ha fatto i compiti a casa non finisca per essere svantaggiato». L'idea è di mantenere i target, ma di andare incontro alle case automobilistiche sulle sanzioni.

Possibile un congelamento, anche in vista del passo successivo che la Commissione sarà chiamata a fare. Il regolamento sulle emissioni di CO2 prevede una revisione nel 2026. L'Italia e altri governi chiedono di anticiparla all'inizio del 2025. Al di là delle tempistiche,

Dal Ppe la spinta per cambiare rotta sugli obblighi della transizione verde

ciò che conta sarà la sostanza: in che direzione andrà la revisione? La spinta che arriva anche dal rapporto Draghi suggerisce di muoversi sul terreno della neutralità tecnologica.

Il regolamento in oggetto dice che dal 2035 bisognerà azzerare le emissioni di CO2 delle automobili immesse sul mercato e per il calcolo delle emissioni prevale un approccio "dal serbatoio alla ruota" che di fatto mette fuori gioco qualsiasi carburante per alimentare il motore termico. La Commissione dovrebbe però proporre una nuova metodologia per il calcolo delle emissioni di CO2 che tenga conto dell'intero ciclo di produzione dei carburanti, in modo da considerare anche l'eventuale CO2 assorbita durante questa fase e compensarla con quella prodotta durante la combustione nel motore. La soluzione farebbe certamente piacere all'industria della componentistica, anche se i grandi costruttori si stanno già concentrando sull'elettrico per il post 2035. Ma è destinata ad aprire una partita nella partita, quella tra le diverse tipologie di carburanti alternativi: la Germania vuole promuovere quelli sintetici – che durante la fase di produzione catturano CO2, ma sono più cari – mentre l'Italia difende i biocarburanti, più economici ma dall'impatto ambientale più incerto. —

In Italia 6 persone su 10 con un lavoro. Disoccupazione ai minimi, ma Pil fermo nel terzo trimestre

Istat: quasi 25 milioni di occupati in ottobre Ma a preoccupare sono i giovani inattivi

IL CASO

FABRIZIO GORIA

Luci e ombre per l'Italia che si avvicina al 2025. Da un lato, il tasso di disoccupazione è sceso ai minimi degli ultimi 20 anni, sull'onda di un'occupazione che è tornata a crescere nello scorso ottobre, dopo la contrazione di settembre. Più 47 mila unità, per un totale di 24,92 milioni di persone (il 62,5% della forza lavoro) con un posto di lavoro. Un aumento che coinvolge i dipendenti permanenti – che salgono a 16,21 milioni – e gli autonomi, pari a 5,16 milioni mentre i dipendenti a termine scendono a 2,72 milioni. Dall'altro lato, però, nel terzo trimestre il Pil si è fermato.

Quasi 25 milioni di italiani

5,8%

Il tasso generale di disoccupazione registrato in Italia nello scorso ottobre

hanno un'occupazione. Un dato, quello dell'Istat, che fa sorridere il governo. Un aumento, quello di ottobre, che di riflesso vede anche il tasso di disoccupazione scendere nello stesso mese al 5,8%, un livello che non si riscontrava dall'aprile del 2007. E a calare è anche il tasso di disoccupati tra i giovani, ora a quota 17,7%. La crescita dei livelli occupazionali su base mensile coinvolge in particolare gli uomini e chi ha almeno 50 anni di età; tra i 15-24enni e tra le donne, inve-

ce, risulta stabile, mentre diminuisce tra i 25-49enni. Inoltre, il numero di persone in cerca di lavoro cala del 3,8% (-58 mila unità) per uomini e donne e per tutte le classi d'età. E il tasso di occupazione su base mensile sale al 62,5%. Oltre a ciò, rispetto a ottobre dello scorso anno, a diminuire è il numero di persone in cerca di lavoro (-26%, pari a -519 mila unità) e a crescere è quello degli inattivi tra i 15 e i 64 anni (+3,1%, pari a +378 mila).

Non è tutto positivo, però. Come spiega la Fondazione Adapt preoccupa l'occupazione giovanile. «Nella fascia d'età 15-24 anni il calo della disoccupazione si traduce infatti principalmente in un aumento dell'inattività e nella fascia 25-34 anni si osserva una diminuzione degli occupati (-0,2%) accompagnata, anche in questo caso, da un aumento

degli inattivi (+0,3%)», si legge in una nota. «L'occupazione italiana, pur crescendo significativamente, evidenzia una forte polarizzazione. Il miglioramento è circoscritto ai maschi over 50 con contratti a tempo indeterminato, mentre altre fasce della popolazione, in particolare giovani e donne, mostrano segnali di stagnazione o difficoltà», commenta Francesco Seghezzi, presidente Adapt.

Sul fronte della vivacità dell'attività economica, arrivano le grane maggiori. Il Pil corretto per gli effetti di calendario e stagionalizzato, conferma una crescita nulla rispetto al trimestre precedente, pur con un rialzo dello 0,4% nei confronti dello stesso periodo del 2023. Il che porta a questo punto la crescita acquisita per l'intero anno allo 0,5%. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL PIANO

L'allarme Bce sui tempi del Pnrr "Completato solo il 18% dei progetti"

ROMA — Sa che non sarà una passeggiata. «Chi mi ha preceduto è un fuoriclasse, ora devo dimostrare io di essere all'altezza», confida il neo ministro Tommaso Foti ai suoi collaboratori quando è passata un'ora dal giuramento al Quirinale. La preoccupazione più forte è sul Pnrr, una delle quattro deleghe che Raffaele Fitto gli ha lasciato in eredità.

Neppure il tempo di un brindisi alla Camera per festeggiare il nuovo incarico e Foti deve già prendere atto del nuovo allarme sull'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Arriva da un "occasional paper" pubblicato dalla Banca centrale europea: «Dei cantieri aperti e in corso — si legge in un passaggio — circa due terzi sono a rischio di ritardo rispetto alla tempistica programmata». Soprattutto nel Mezzogiorno che «fatica a tenere il passo» delle altre aree del Paese a causa di «una maggiore congestione e della natura più complessa delle opere pubbliche avviate». La cura di Fitto ha funzionato dato che tra il primo trimestre dell'anno scorso e il secondo di quest'anno, la percentuale delle gare che hanno avviato un cantiere è passata da meno del 10% a oltre il 35%: una quota che corrisponde a più della metà dell'importo complessivo già messo a gara. Ma a un anno e mezzo dalla deadline del Piano, la percentuale dei progetti completati è appena del 18%. E la spesa complessiva, seppure in crescita nel 2024, resta comunque bassa: secondo le ultime stime del governo,

al 31 ottobre era pari a 59 miliardi. A fine anno dovrebbe attestarsi a 64 miliardi, poco più della metà rispetto ai 122 incassati fino ad oggi.

Deve correre, il Pnrr. E nel frattempo cambiare ancora. La linea della continuità che Fitto ha affidato al suo successore include anche una revisione tecnica da chiudere al più presto. Dentro ci saranno modifiche agli investimenti ferroviari, in particolare ad alcuni lotti della Salerno-Reggio Calabria, oltre all'allungamento dei tempi per la realizzazione degli interventi finanziati

Dossier della Banca centrale: "Dei cantieri aperti in Italia circa due terzi sono a rischio ritardi"

di Giuseppe Colombo

con i crediti d'imposta di Transizione 5.0. Temi sensibili perché tirano in ballo misure care al ministero delle Infrastrutture di Matteo Salvini e quello delle imprese, guidato da Adolfo Urso. Non solo investimenti da aggiustare in corsa. La revisione potrebbe includere anche il taglio di alcuni obiettivi, come la realizzazione di 60 mila posti letto per gli studenti universitari, anche se la titolare dell'Università, Anna Maria Bernini, vuole mantenere il target iniziale e per questo propone di chiedere più tempo a Bruxelles. Si

apre qui la partita della proroga del Recovery. Fitto è sempre stato contrario. Da neo commissario ancora di più: vuole evitare una fuga in avanti dell'Italia. A Foti il compito di tenere a bada il pressing dei colleghi. E l'indicazione inderogabile di lasciare intatta la macchina del Pnrr. Antonio Palmisano resterà il coordinatore della Struttura di missione a Palazzo Chigi. E toccherà ancora a Ermenegilda Siniscalchi fare da capo di gabinetto al ministro per il Pnrr.

GRUPPO EDITORIALE

I numeri



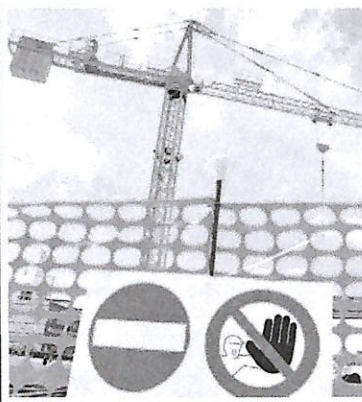
2/3

I cantieri in ritardo
Un paper della Bce lancia l'allarme sull'attuazione del Pnrr: circa 2/3 dei cantieri aperti e in corso sono a rischio ritardi. In affanno il Mezzogiorno



18%

I lavori
La percentuale dei progetti completati è del 18%. Insieme a Ungheria e Grecia, l'Italia ha registrato i ritardi maggiori nell'implementazione del Piano



64

La spesa
In base alle ultime stime del governo, la spesa del Pnrr dovrebbe attestarsi a fine anno a 64 miliardi. Al 31 ottobre era pari a 59 miliardi



1,9%

L'impatto sul Pil
Il Pnrr può aumentare il livello del Pil tra l'1,3% e l'1,9% al 2026. Secondo la Bce, gli effetti del Piano sono "significativamente più ampi" rispetto agli altri Paesi

L'intervista

Sarracino "Sud penalizzato da un governo indifferente gestito dagli amichetti di Fdi"

di Giovanna Vitale

ROMA — «La nomina di Foti e di Bignami, un fedelissimo e un amico d'infanzia di Giorgia Meloni, dimostra che a governare l'Italia è il cerchio magico della premier, fatto di familismo da un lato e amichettismo dall'altro», attacca Marco Sarracino, responsabile Pd per il Sud. «Scelette vicinate» che rendono evidente come il primo partito del Paese soffra l'assenza di una classe dirigente».

Quello a Pnrr, Sud e Coesione è un ministero chiave: sarebbero servite competenze specifiche?

«Intanto auguro al nuovo ministro di fare meglio del predecessore, peggio mi pare difficile, però non dobbiamo prenderci in giro. Per le deleghe che esercita, questo è probabilmente il dicastero più importante del governo e Foti fa parte di un esecutivo che sta fallendo sul Pnrr ed è anche il più anti-meridionalista della storia repubblicana. Sono i fatti a dirlo».

Quali fatti?

«Il rapporto Svimez, presentato la scorsa settimana, documenta come le retribuzioni al Mezzogiorno siano diminuite del 5,7%, e la destra ha affossato il salario minimo. Mostra come negli ultimi dieci anni 200mila giovani laureati abbiano abbandonato il Meridione alla ricerca di opportunità altrove. Questo governo, inoltre, non ha rinnovato "decontribuzione Sud", la leva per agevolare le assunzioni, mettendo a rischio 25mila posti di lavoro. Ancora, sebbene le regioni del Mezzogiorno siano le più povere d'Europa, stanno smantellando la sanità e hanno azzerato gli strumenti per la lotta alla povertà come il reddito di



DEPUTATO PD
MARCO
SARRACINO
HA 35 ANNI

Mai un esecutivo così anti-meridionalista lo conferma la delega al piacentino Foti

Non hanno mai creduto al Pnrr e ora stanno fallendo nell'attuazione

cittadinanza. In queste ore, in Sicilia e Basilicata si vive una situazione drammatica a causa della mancanza d'acqua e la destra ha tagliato 3,5 miliardi dal fondo perequativo infrastrutturale che serviva anche per mettere a posto le nostre reti idriche. Questa è la realtà, che smentisce la loro propaganda».

Aver nominato un piacentino per risolvere i divari territoriali è un

segnale di disinteresse?

«È certamente indice di indifferenza. Rispondo citando un altro ministro, Nello Musumeci, che la scorsa settimana proprio alla presentazione del rapporto Svimez ha dichiarato che questo governo non ha una politica di sviluppo per il Mezzogiorno. Parole testuali, pronunciate davanti a tutti. La nomina di Foti va esattamente in quella direzione».

Le Comunal

Lazio, il centrosinistra strappa Anzio e Nettuno

Due a zero e doppio ribaltone: Anzio e Nettuno, i due Comuni del litorale laziale sciolti per mafia due anni fa, hanno due nuovi sindaci e sono entrambi di centrosinistra. Un risultato storico al ballottaggio per una coalizione che in quei territori - estremo lembo sud della provincia di Roma - non sfondava da anni e che la destra laziale considerava una roccaforte. «L'alternativa a questa destra c'è - ha esultato la segreteria del Pd Elly Schlein - l'unità paga». Anzio sarà guidata da Aurelio Lo Fazio, sostenuto da Pd, M5s e cinque liste civiche, che si è imposto su Stefano Bertolini, candidato di Fdi-Fi-Lega-Nm. A Nettuno in Municipio siederà Nicola Burrini (Pd e due civiche) che ha vinto su Daniele Maggiore (Fdi-Fi-Lega-Nm).

Intanto la Bce critica l'Italia per i ritardi sul Pnrr, causa di una minore crescita rispetto alle attese.

«È quanto denunciavamo dall'inizio della legislatura. Finora la sua attuazione è dovuta alla grande efficienza dei comuni. La verità è che questa destra nel Pnrr non ci ha mai creduto. Il Pnrr è innanzitutto transizione ecologica e loro non credono ai cambiamenti climatici. È rafforzamento della coesione, riduzione delle disuguaglianze, e la destra ha approvato l'autonomia differenziata, per fortuna demolita dalla Consulta. Ovviamente noi non ci fermeremo finché questa legge non verrà cancellata, anche perché sappiamo che se cade l'autonomia, come ha detto Zaia, salta il governo».

Foti è anche estensore della riforma della Corte dei conti, che i giudici chiedono di fermare perché sbagliata e pericolosa.

«È la solita idea che la destra ha del potere, utilizzato come una clava per colpire il nemico di turno. Un giorno sono i magistrati, un altro i migranti, un altro ancora i poveri. L'attacco alla Corte dei conti l'avevamo già visto lo scorso anno, quando si è voluto eliminare il controllo concomitante sul Pnrr esattamente una settimana dopo che la stessa Corte aveva criticato i ritardi sul Piano nazionale di ripresa e resilienza».

È una ritorsione?

«Di certo è un messaggio inquietante. Per fortuna è intervenuto il capo dello Stato e noi sosteniamo la sua impostazione. Significa anche tutelare i cittadini e le loro risorse».

GRUPPO EDITORIALE

IL CONSUMO DI SUOLO IN ITALIA



Ambiente

Due metri quadri spariti al secondo l'Italia divorata dal cemento

di Elena Dusi

ROMA – Da verdi a grigi. Ogni secondo 2,3 metri quadri di Italia perdono colore. A sbriciolarsi sono 20 ettari al giorno. In tutto il 2023, 72,5 chilometri quadri sono passati dall'aspetto naturale alla tinta scialba del cemento. La marcia di strade, tetti, parcheggi, cantieri e capannoni procede inesorabile da quando, nel 2006, l'Ispra ha iniziato il monitoraggio regolare del consumo di suolo in Italia.

Oggi l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale presenta il nuovo rapporto con i dati del 2023. L'Italia continua a mangiare il suo paesaggio a un ritmo più veloce rispetto al decennio passato. Se nel 2006 a ogni cittadino corrispondevano 348,2 metri quadri di terreno rivestito da opere artificiali, oggi abbiamo un appannaggio di 365,7 metri quadri. Una superficie pari quasi alla Lombardia (21.578 chilometri quadri, il 7,16% del territorio) è stata ricoperta da asfalto o cemento e ha smesso di dar vita alle piante, sottrarre anidride carbonica all'aria, assorbire acqua durante i nubifragi e rinfrescare nelle ondate di calore.

Il paradosso notato dal rapporto Ispra è che il consumo di suolo aumenta mentre la popolazione diminuisce. Il 31 dicembre 2023 in Italia abitavano 58,9 milioni di persone, 7mila in meno rispetto all'inizio dell'anno. In dieci anni il nostro paese ha perso 1,3 milioni di residenti. Eppure continua a costruire. Cosa costruisce? «Fra le cause principali dell'aumento di superficie consumata – spiega Ispra – ci sono logistica e grande distribuzione. Nell'ultimo anno sono 504 gli

ettari con questa destinazione». Nel 2022 erano stati 505, circa cento usati come magazzini per l'e-commerce e altrettanti per i centri commerciali. Il suolo consumato per distribuire beni di consumo aumenta oggi a un ritmo quasi doppio rispetto al 2006. «Nell'ultimo anno solo un terzo del consumo di suolo è stato riservato agli edifici, che occupano il 25% del suolo artifi-

cializzato» spiega Maria Siclari, direttrice generale di Ispra. «Il resto è servito per attività produttive, commerciali o logistiche e grande distribuzione». La storia dei 4 Comuni con maggior consumo di suolo nel 2023 spiega come viene usata l'Italia oggi. Uta, in provincia di Cagliari, ha dedicato 106 ettari alla transizione energetica, costruendo un grande impianto fotovoltaico

co e scatenando le proteste dei cittadini. Meno contrastato è l'ampliamento del porto di Ravenna (20 ettari nel 2023), progetto decennale da un miliardo che collegherà tra l'altro le rotte marittime asiatiche con quelle ferroviarie del Nord Europa. A Roma, terzo Comune per consumo di suolo, nel 2023 spicca il nuovo polo commerciale sulla via Pontina e la nuova viabilità per il torneo di golf Ryder Cup (lavori per i quali è in corso un'indagine per corruzione). Ad Alessandria, quarta in classifica, è nato un polo dell'e-commerce da 27 ettari.

La cementificazione delle città e delle aree attorno ai fiumi ha tra l'altro aggravato le alluvioni in Emilia Romagna (quarta Regione più edificata d'Italia). Siclari spiega perché: «L'occupazione degli spazi riguarda spesso le pianure alluvionali e ha effetti sul rischio idraulico. Un suolo cementificato ha capacità di drenaggio minori, fa aumentare lo scorrimento dell'acqua in superficie e l'erosione». Nel 2023, 16 chilometri quadri di costruzioni sono sorte in zone a rischio alluvione e 5 in zone a rischio frana. «Le aree più costruite poi – aggiunge Siclari – d'estate hanno temperature medie più alte, con una differenza rispetto alle aree rurali che supera anche i 9 gradi».

COPRODUZIONE RISERVATA



7,16%

Maglia nera alla Lombardia

Su circa 300mila chilometri quadri, l'Italia ne ha ricoperti di cemento 21.578, pari al 7,16% del territorio. La Regione con maggior consumo di suolo è la Lombardia: 12,19% del territorio, pari a 290mila ettari e al 13,5% delle aree artificiali italiane

È mancata all'affetto dei suoi cari

Vittoria La Torre

Ne danno il triste annuncio la sorella Anna con il marito Leonardo, la nipote Chiara con il marito Leonardo, i parenti tutti.

I funerali si svolgeranno il giorno mercoledì 4 dicembre 2024 alle ore 15,00 nella chiesa di S. Piero in Pado in Piazza della Costa a Firenze e successivamente il giorno venerdì 6 dicembre 2024 alle ore 15,00 nella chiesa di Santa Maria Maggiore in Piazza S. Maria, Aiello Calabro (CS).

La salma sarà esposta presso la CAPPELLA della Misericordia di Badia a Ripoli da oggi 3 dicembre 2024.

No fiori ma offerte all'Associazione Tumori Toscana Firenze.

Firenze, 3 dicembre 2024

OFSA - VLE MILTON 89 FIRENZE 055 489802

Profondamente addolorati, Antonio Ricci e tutta Striscia la notizia sono vicini a Niccolò Querci e alla sua famiglia per la perdita della cara mamma

Virginia Arey Querci

Cologno Monzese, 3 dicembre 2024

Antonio e Titti Corbo stringono in un forte abbraccio la moglie Carolina Iovino con i figli Antonio, Francesco e Giovanna nel ricordo del carissimo amico

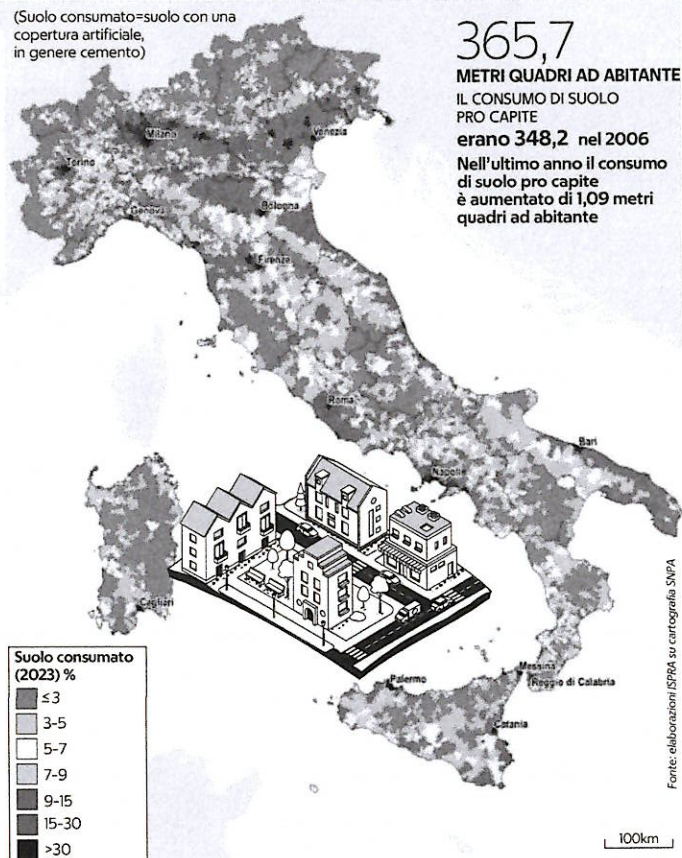
DOTT.

Andrea Nocera

esemplare figura di magistrato per rettitudine ed equilibrio.

Napoli, 3 dicembre 2024

365,7
METRI QUADRI AD ABITANTE
IL CONSUMO DI SUOLO PRO CAPITE
erano **348,2** nel 2006
Nell'ultimo anno il consumo di suolo pro capite è aumentato di **1,09** metri quadri ad abitante



Le Regioni con gli aumenti più rilevanti (2023, ettari)

Veneto	891
Emilia Romagna	815
Lombardia	780
Campania	643
Piemonte	553

Quelle con gli aumenti più contenuti

Liguria	28
Valle d'Aosta	17

Le città con più aree verdi



Le città con meno aree verdi



COME IL SUOLO VIENE CONSUMATO

Destinazione del suolo consumato tra il 2006 e il 2023

Cantieri	21,6%
Edifici	16%
Fotovoltaico a terra	12,5%
Strade	8%
Siti di estrazione	4,1%

I RISCHI

16,13 KM² di suolo consumato nel 2023 ricadono in aree a rischio di alluvioni
5,29 KM² di suolo consumato nel 2023 ricadono in aree a rischio di frana

Il benessere in azienda



Il 76% dei lavoratori ha registrato almeno un sintomo di burnout: il welfare è una risposta e migliora la produttività

GIULIO SINISCALCO
DIRETTORE COMMERCIALE, EDENRED



È importante pensare fin da giovani ai bisogni che si avranno da anziani. La non autosufficienza è il trend più urgente

ANTONIO DE POLI
DIRETTORE VITA, GENERALI ITALIA



Per i primi tre anni di vita del bambino l'azienda deve offrire sostegno economico ai lavoratori neo-genitori

MAURO GHILARDI
RESPONSABILE RISORSE UMANE, A2A



Le persone sono l'asse delle imprese: servono supporti cuciti addosso, a seconda della diversa tipologia di dipendenti

DANIELE AMATI
DIRETTORE RISORSE UMANE, TERNA

L'EVENTO DI AFFARI & FINANZA

Il governo punta sul Progetto Neet per portare i giovani nel mondo del lavoro

Politiche attive che funzionino, includendo i troppi giovani che non lavorano e non studiano, è una previsione integrativa che riesca ad assicurare un futuro sostenibile ai pensionati di domani. Sono le due direttrici indicate da Vincenzo Caridi, Capo Dipartimento del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, per fare uscire il sistema Italia dalla strettoia di una spesa per il welfare troppo sbilanciata sulla previdenza: «La spesa pensionistica è il 16,3% del Pil, contro una media europea del 13% - ha ammesso Caridi, nel suo intervento all'evento "Welfare, tra pubblico e privato" di Affari&Finanza - spendiamo 347 miliardi l'anno per 16,2 milioni di pensionati. La metà sono pensioni anticipate, i baby pensionati di un tempo».

Ecco perché il governo ha lanciato Progetto Neet, ha spiegato il dirigente, puntando da un lato a far entrare nel mercato del lavoro i troppi giovani che in Italia non lavorano e non studiano (e di cui deteniamo un primato negativo nella Ue, con un tasso del 25%), e dall'altro ad allargare la base contributiva: «Il reddito di cittadinanza non ha funzionato sotto il piano delle politiche attive: hanno trovato lavoro solo 1.000 persone - ha affermato Caridi - Dall'1 gennaio 2024 è stato sostituito dall'assegno di inclusione, che copre 600 mila famiglie in difficoltà, e dal supporto formazione e lavoro, che viene erogato a circa 80 mila persone, e ha già permesso a 40 mila di trovare lavoro». Per «trovare» i Neet, ha aggiunto Caridi, si stanno utilizzando i dati dell'Inps, del ministero dell'Istruzione e di quello dell'Università.

Ma la sostenibilità del sistema passa anche per la previdenza complementare: «Al momento tra i dipendenti non arriva al 30%, e per i redditi bassi non arriva al 15%. Il silenzio assenso per il Tfr nei fondi pensione può aiutare, ma non basta. Pensiamo a una piattaforma che faccia capire ai lavoratori quale sarà la loro situazione pensionistica, e quali sono le misure da adottare per non avere un assegno troppo basso».

L'Italia detiene il primato negativo in Europa di chi non lavora e non studia con un tasso del 25 per cento

di Rosaria Amato e Raffaele Ricciardi



▲ Vincenzo Caridi (a sinistra) e Emanuele Massagli (a destra)

Ma con un sistema pubblico sotto pressione per le ristrettezze di bilancio e le tendenze demografiche che fanno puntare verso l'alto la spesa assistenziale, diventano sempre più centrali anche le aziende, come fornitrici di risposte ai bisogni dei cittadini-lavoratori. L'Aiwa - Associazione italiana del welfare aziendale -

quantifica in 11 milioni i dipendenti interessati da piani di welfare. A loro va «un portafoglio in media di 910 euro», ha spiegato Giulio Siniscalco, direttore commerciale di Edenred, annotando che «sempre più sta diventando anche un patrimonio delle piccole aziende». Sono stati nove gli interventi di legge sul welfare

aziendale dalla riforma del 2016 ad oggi. E altri ne arriveranno: nella Manovra per il 2025 entra l'esenzione fiscale sui rimborsi per l'affitto ai neoassunti (entro 35 mila euro di reddito) che si trasferiscono oltre i 100 chilometri. E si conferma per un triennio l'innalzamento a mille euro della soglia per i fringe benefit, rad-

doppiata per chi ha figli. «Un buon segnale, ma auspichiamo che questa soglia possa essere definitivamente fissata nel Testo unico delle imposte sui redditi», ha annotato il presidente di Aiwa, Emanuele Massagli. Una priorità anche per le aziende, «che hanno bisogno di norme stabili per pianificare», hanno concordato Siniscalco e Antonio De Poli, a capo del Vita di Generali Italia.

Nell'agenda del governo, poi, Aiwa mette la richiesta di allargare il welfare a voci quali le spese per gli animali domestici o gli studenti fuori sede; la cessione di risorse ai colleghi che hanno esigenze di cura o al Terzo settore; la mobilità sostenibile e le assicurazioni Vita. Bene accettati i meccanismi premiali, che incentivano i lavoratori a utilizzare il loro credito per prepararsi fin da subito ai bisogni di domani. «Gli italiani hanno 1.500 miliardi di risorse liquide - ha esemplificato De Poli - Molto risparmio, ma poco investimento per creare un cuscinetto di risorse per il futuro. In Italia ci sono 4 milioni di non autosufficienti e 3,8 milioni di «caregiver», che coprono tutte le spese di assistenza di tasca loro: questi bisogni non possono che essere soddisfatti da un intervento integrato di pubblico e privato».



L'8 per mille della Chiesa cattolica

Caritas: «Manca un piano contro la povertà»

di Valentina Conte

MILANO - «Manca un piano strategico di lotta alla povertà, manca una visione perché in Italia si è poveri pur lavorando», dice don Marco Pagnello, direttore di Caritas Italiana, intervenuto all'evento di Affari&Finanza per raccontare il welfare della Chiesa che spende ogni anno oltre 200 milioni in progetti di solidarietà e sostegno ai bisognosi.

I governi fanno a gara con i bonus, continua don Pagnello: «Ma non portano a cambiamenti sostanziali, compresa l'ultima arrivata: la carta acquisti».



▲ Don Marco Pagnello
Direttore della Caritas italiana

Nel nostro Paese, al massimo storico di povertà assoluta e di occupazione, il povero ha perso il diritto di aspirare e di sperare, non esiste più l'ascensore sociale: si nasce e si muore poveri, la povertà si eredita. Il Reddito di cittadinanza, pur con le sue pecche, «è servito». Il suo sostituto, l'Assegno di inclusione, va alla metà delle famiglie, «ma troppi sono lasciati ai margini, c'è troppo burocrazia, i poveri non sono digitalizzati». Quel che serve «non è dare tutte le risposte, ma accendere segnali di speranza. La carità per la Chiesa è promozione umana, non mera elemosina».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



È importante garantire smart working, flessibilità, disconnessione per impegni personali e lavoro per obiettivi

MARIA SOLE ALIOTTA
DIRETTORE RISORSE UMANE, MUNDYS



Il contatto diretto è lo strumento migliore che hanno le aziende per ascoltare i bisogni dei propri lavoratori

LINDA NAVELLI
RESPONSABILE WELFARE, REKEEP



Lavorare in una azienda media permette di conoscere tutti i dipendenti e proporre piani welfare che si adattano meglio alle loro esigenze

FRANCESCO CONCI
AD E DG, FIERA MILANO



È importante supportare le lavoratrici part-time con percorsi di crescita professionale, anche dopo la gravidanza

ROBERTO SPEZIOTTO
RESPONSABILE RISORSE UMANE, BPM



L'evento
Il talk di A&F Live si è tenuto alla Triennale di Milano. Tutti gli interventi sono visibili sul sito di Repubblica

I numeri dell'emergenza italiana sono noti: un tasso di fecondità tra i più bassi d'Europa, con 1,2 figli per donna contro l'1,46 della media europea, e un tasso di occupazione femminile che ci posiziona in coda alla classifica Ue.

Specchio di un Paese dove fare figli è difficile e restare al lavoro dopo una gravidanza lo è ancora di più. Le risorse pubbliche intervengono dove possono per colmare questo ritardo, il resto provano a farlo le aziende. Dove non arriva lo Stato, arrivano le imprese con misure ad hoc a sostegno dei genitori, anche per migliorare l'equilibrio vita-lavoro. Secondo i dati di Aiwa - considerando solo il mercato del welfare aziendale - le imprese hanno messo sul piatto quest'anno circa 3,3 miliardi di euro, con 400 mila aziende coinvolte a vario titolo attraverso esperienze e modalità molto diverse e sempre di più «cucite addosso» a seconda della diversa tipologia di dipendenti.

«Le persone oggi sono l'asset principale delle aziende», ha spiegato Daniele Amati, capo delle risorse umane di Terna nel corso di A&F Live, ricordando come la controllata pubblica offra ad esempio ai suoi dipendenti un asilo nido per i propri lavoratori a Roma e un contributo che copre fino al 60% della retta dell'asilo per i genitori con figli fino a tre anni. Massiccio anche l'investimento messo in campo da A2A: «Noi spendiamo 9 milioni all'anno per le circa 13 mila persone coperte da forme di welfare», ha spiegato Mauro Ghilardi, Chief People and Transformation Officer.

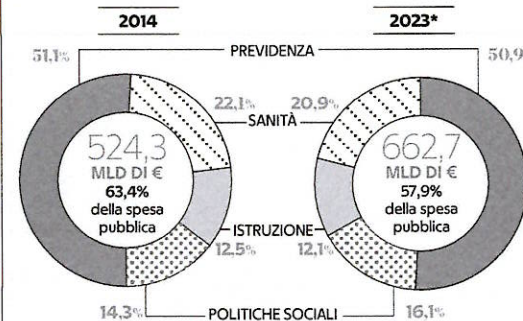
Nel concreto, si va da un incremento del numero dei permessi al congedo di paternità esteso da 10 giorni a un mese a un vero e proprio bonus bebè con 3250 euro all'anno per i primi tre anni di vita dei bambini, supporto che si mantiene poi a 1000-1200 euro al-

L'iniziativa privata

Dalle imprese 3,3 miliardi per natalità e famiglie

di Flavio Bini

La ripartizione della spesa pubblica



★ Dati stimati a partire dai tassi di crescita ipotizzati dal Piano Strutturale di Bilancio e della NADEF 2023 ai valori Eurostat 2022 delle quattro componenti welfare
FONTE: ELABORAZIONE TEHA GROUP SU DATI EUROSTAT 2024

L'Italia ha un tasso di fecondità tra i più bassi d'Europa, con 1,2 figli per donna contro l'1,46 della media europea

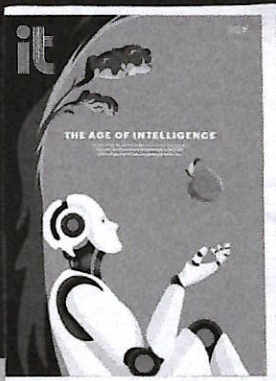
l'anno fino al compimento della maggiore età. «Smart working, flessibilità, disconnessione fino a 3 ore per impegni personali, lavoro per obiettivi», sono alcune delle misure messe in campo in tema di welfare da Mundys, come spiegato da Maria Sole Aliotta, Human Resources Director dell'a-

zienda. Tra le iniziative più particolari, il «controllo» dei cosiddetti ormoni del benessere per misurare il livello di stress in azienda. «Oltre alle sedici visite specialistiche più tradizionali abbiamo inserito anche un'analisi di questi ormoni e in caso di non equilibrio un medico e un nutrizionista offrono una dieta personalizzata per il recupero.

Linda Navelli, HR Learning & Welfare Specialist di Rekeep, ha invece illustrato le caratteristiche di KeepCare, il programma di welfare aziendale dell'azienda. «Dal 2010 abbiamo assegnato oltre 2 milioni di euro in borse di studio e abbiamo raggiunto quasi 2000 dipendenti», ha detto Navelli ricordando una delle iniziative principali. L'azienda organizza poi anche campi e centri estivi oltre a un piano di assistenza sanitaria integrativa.

Alutare le donne nel loro percorso di rientro al lavoro è uno degli obiettivi sottolineati da Roberto Speziotto, responsabile risorse umane di Banco Bpm che ha citato il caso delle lavoratrici part-time reinserite in percorsi di crescita professionale dopo la gravidanza: «Noi dieci anni fa avevamo solo il 20 per cento di donne in ruoli di responsabilità ora questo dato è salito al 30 per cento». Il sostegno alla natalità è nel «menù» dell'offerta welfare di Fiera Milano, che ha da poco lanciato un piano di azionariato diffuso da 5 milioni che in concreto si traduce in un'erogazione di 2000 euro a dipendente in azioni. «Noi - ha detto l'amministratore delegato e direttore generale di Fiera Milano Francesco Conci - abbiamo una serie di misure tra cui un premio alla natalità di 1000 euro quando nasce un bambino, 36 ore di permessi per i primi tre anni, 24 ore per gli inserimenti nell'asilo nido oltre ad orari flessibili per i neogenitori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IN REGALO L'ALBUM ITALIAN TECH.

Un imperdibile numero speciale gratuito

Un anno di novità, cambiamenti e innovazioni, che segnano l'inizio di una nuova era per la tecnologia: il 2024 dell'intelligenza artificiale raccontato dalle firme di Italian Tech attraverso gli eventi, le invenzioni, i protagonisti.



Italian Tech

DOMANI IN REGALO CON

la Repubblica

Incognita 500 a Mirafiori, filiera in tilt a Melfi e Cassino

F.Gre.

Il futuro della Fiat 500 a Mirafiori, la tenuta dell'indotto, a partire dalle aree di Melfi e Cassino, il progetto archiviato della Gigafactory a Termoli e poi la lista, che si allunga, di crisi aziendali legate al rallentamento produttivo di Stellantis, dalla Lear di Grugliasco, alle porte di Torino, ai 650 lavoratori che operano nella logistica intorno agli stabilimenti Stellantis per Transnova, per arrivare alla difficile situazione di uno dei componentisti storici della galassia Fca, il Gruppo Cln, controllato dalla famiglia Magnetto. Lo scossone provocato dalle dimissioni del ceo Carlos Tavares si inserisce in una fase difficile per l'industria dell'auto italiana, con volumi produttivi tornati agli anni Cinquanta, una transizione in stallo e un indotto che in un caso su due sopporta forti cali del fatturato e dipende dal Gruppo italo-francese, in media, per il 30% dei ricavi. Il rischio è che la contrazione dei volumi produttivi di Stellantis, il calo progressivo delle commesse e la crisi degli altri produttori, a cominciare da Volkswagen, segnino in maniera irreparabile il futuro dell'indotto Made in Italy. Il 2024 chiuderà con una produzione totale di circa mezzo milione di veicoli, tra autovetture e commerciali leggeri, con i volumi auto dimezzati rispetto al 2023 e al 2019.

Tutti gli stabilimenti, al netto di Atessa, chiuderanno anticipatamente nel periodo natalizio per riaprire a partire dall'8 gennaio. Melfi e Cassino sono le fabbriche italiane che hanno avuto in assegnazione una delle tre piattaforme produttive sviluppate in epoca Tavares: la Medium per il sito lucano, dove il primo dei nuovi modelli sarà a marchio Ds, seguito poi dalla Jeep Compass; la Large per il polo laziale, dove si produrranno le nuove Alfa Romeo Stelvio e Giulia. In questa fase di passaggio pesano in negativo i ritardi del nuovo piano produttivo e i lanci rimandati dei nuovi modelli, con la produzione in caduta libera (-47% a Cassino e -61% a Melfi) e conseguenze pesanti sulle aziende dell'indotto. «La produzione a Melfi - ha sottolineato il presidente di Confindustria Basilicata, Francesco Somma, durante l'ultima assemblea degli industriali - si attesterà sulle 65mila unità, senza cambiamenti significativi nel corso del 2025. Siamo lontani dai livelli di saturazione, pari a circa 400mila vetture all'anno. Ad oggi solo una azienda su due delle imprese dell'indotto ha acquisito commesse Stellantis». Ancora di più pesano le incertezze sulla possibilità, per l'Italia, di accaparrarsi la piattaforma Stla Small, una ipotesi che aveva iniziato a farsi strada come possibile soluzione industriale ai problemi della carenza dei volumi produttivi negli stabilimenti domestici del Gruppo. Il punto è mettere in sicurezza, in Italia, la produzione di modelli mass market, per dare un futuro alla Fiat Panda, che resta il

modello più venduto in Italia, e magari alla Fiat 500, al pit stop fino al lancio, alla fine dell'anno prossimo, della versione ibrida assegnata a Mirafiori.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inps, Its equiparati alla laurea per il riscatto

Cl.T.

Se non è una rivoluzione, soprattutto culturale, davvero poco ci manca. D'ora in avanti anche i diplomi rilasciati dagli Its Academy potranno essere riscattati a fini pensionistici. Esattamente come avviene, da molti più anni, per i diplomi di laurea rilasciati dalle università. Sono arrivate ieri, con una circolare dell'Inps, la n. 98 del 2024, le nuove linee guida sul riscatto dei percorsi formativi erogati dagli Istituti tecnologici superiori (Its Academy), come riformati dalla legge 99 del 15 luglio 2022. E che rappresentano, nei fatti, il pieno riconoscimento di una nozione moderna di diritto allo studio.

Il riscatto, ha spiegato l'Inps, riguarda i corsi strutturati su quattro o sei semestri, rispettivamente riconducibili al quinto e sesto livello del Quadro europeo delle qualifiche (EQF). Ogni percorso formativo deve rispettare gli standard minimi definiti dalla legge. Si potranno riscattare i diplomi Its Academy purché rilasciati in conformità con la normativa prevista dalla legge 99 del 2022 e il relativo accreditamento delle fondazioni. È obbligatorio che i titoli richiesti per il riscatto siano stati conferiti da Its Academy accreditati, sia in fase temporanea che definitiva, secondo le disposizioni in vigore. È disciplinata anche la fase transitoria che consente l'accREDITAMENTO temporaneo degli Its Academy già operativi entro il 31 dicembre 2019 o successivamente, a condizione che rispettino determinati criteri.

Gli Its Academy sono la "seconda gamba" formativa terziaria tecnica subito professionalizzante, alternativa all'università, e strettamente collegate alle imprese; a oggi (fonte Indire) sono attive 147 Fondazioni e gli studenti iscritti sono circa 48mila. Con il Pnrr, accanto alla riforma, sono arrivati 1,5 miliardi una tantum per far fare agli Its Academy il salto in avanti definitivo (a un anno dal diploma lavora l'87% dei diplomati, con punte del 90/100% in molti territori).

La circolare Inps «segna un altro passo avanti verso il riconoscimento della dignità terziaria degli Istituti tecnologici superiori e un ulteriore messaggio alle famiglie degli studenti Its, passati, presenti e futuri, per confermare che i nostri Istituti non sono la serie B della formazione terziaria, ma una valida alternativa all'università, per coloro che vogliono toccare con mano la conoscenza, grazie anche al supporto di tantissime imprese, scuole e della stessa università - ha sottolineato Guido Torrielli, presidente della rete nazionale Its Italy -. L'aver riconosciuto, ai fini pensionistici, i diplomi Its Academy significa che un diplomato Its frequentando gratuitamente un percorso di istruzione terziaria professionalizzante presso una nostra Fondazione può richiedere il riscatto pensionistico per i relativi semestri di frequenza.

Questo risultato rappresenta uno stimolo in più a continuare la nostra azione di sensibilizzazione delle istituzioni, affinché ci sia certezza dell'erogazione dei fondi

Pnrr essenziali per consolidare un sistema rivoluzionario al servizio del Paese».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corre il turismo, frena l'industria: crescita zero in estate

G.Tr.

Il turismo evita all'economia italiana dell'estate di scivolare in territorio negativo. Dietro allo stallo del Pil nel terzo trimestre, confermato ieri dalle stime definitive dell'Istat che ha anche marginalmente corretto al rialzo da +0,4% a +0,5% la crescita acquisita a fine settembre, continua infatti ad allargarsi la forbice delle performance fra l'industria in frenata e i servizi in accelerazione, mentre l'agricoltura rimane ferma.

La crescita zero (+0,4% nel confronto con lo stesso trimestre dello scorso anno) mescola un -0,7% dell'industria e un +0,2% del settore terziario, dominus sempre più assoluto dell'economia italiana. Manifattura e industria in senso stretto, anzi, segnano fra luglio e settembre un rotondo -1%, addolcito appena un po' dal +0,3% messo a segno dalle costruzioni che continuano a mostrare un buon grado di salute nonostante l'addio al Superbonus; segno, questo, che la transizione dal superincentivo ai lavori del Pnrr sembra funzionare, anche se naturalmente cambiano le imprese interessate.

Per vedere dinamiche vivaci, però, occorre appunto girare lo sguardo verso i servizi, dove i numeri record del turismo dominano la scena. Sono questi a spiegare infatti il +1,5% registrato alla voce «commercio, trasporto, alloggio e ristorazione», che anche al netto delle fluttuazioni stagionali si mostra in crescita costante con un +0,7% nel confronto con lo stesso periodo del 2023. Nell'ampia famiglia dei servizi corrono anche le attività finanziarie e assicurative (+0,7% e +3,4% in termini tendenziali), mentre vanno in direzione opposta l'immobiliare (-0,8%) e informazione e comunicazioni (-0,9%).

In termini più generali, i consumi delle famiglie danno una spinta pari a +0,8% mentre gli investimenti tagliano la crescita di tre decimali. Una mano non marginale, +0,2%, è offerta dalla variazione delle scorte, mentre il contributo della domanda estera è negativo per sette decimali.

Il contesto globale complicato pesa inevitabilmente sul ritmo dell'economia italiana, come conferma la flessione dello 0,9% nelle esportazioni. Ma nel confronto internazionale lo stallo italiano è affiancato da un +0,4% dell'Eurozona e da un +0,7% degli Stati Uniti, e anche sul piano tendenziale del raffronto con il terzo trimestre del 2023 il nostro +0,4% appare molto più modesto del +0,9% realizzato dall'area dell'euro mentre gli Usa correvano al ritmo del +2,7%.

In quanto a crescita acquisita a fine settembre, si diceva, l'Istat apporta una piccola correzione alzando il dato da +0,4% a +0,5%. Ma al di là delle oscillazioni dovute agli arrotondamenti, quel che conterà per il consuntivo annuale sarà la capacità dell'economia italiana di realizzare nella fase finale dell'anno un cambio di passo

rispetto alla flessione progressiva che dal +0,3% del primo trimestre ha portato alla crescita zero estiva dopo il +0,2% di primavera. I modelli previsionali del Mef vedono questa evoluzione, ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti nell'audizione alle Camere; e sul conto peseranno anche le quattro giornate lavorative in più contemplate dal calendario del 2024, che potrebbero portare il dato finale nei dintorni del +0,8 per cento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavoro in ripresa a ottobre: +47mila occupati, tasso al 62,5%

Dati Istat. L'incremento è trainato da contratti a tempo indeterminato di over 50 (uomini) e autonomi. Il tasso di disoccupazione è sceso al 5,8%, il valore più basso da aprile 2007

Claudio Tucci

A ottobre, dopo il calo di settembre, il numero di occupati è tornato a crescere (+47mila unità), attestandosi a 24 milioni 92mila unità. L'incremento è trainato da contratti a tempo indeterminato, autonomi e dagli over50 (uomini). La componente maschile infatti è salita, sul mese, di 49mila occupati. Al contrario, l'occupazione femminile è rimasta invariata (a ottobre -2mila unità), confermando un trend di stabilità che va avanti da quattro mesi consecutivi, e più precisamente da luglio 2024. Sull'anno l'occupazione è cresciuta di 363mila unità. Il tasso di occupazione è balzato al 62,5% (ma per gli uomini siamo al 71,3%, per le donne ci fermiamo al 53,6%).

A ottobre ci sono 58mila disoccupati in meno, il tasso di disoccupazione è sceso al 5,8%, il valore più basso da aprile 2007. Nel confronto tendenziale (ottobre 2024 su ottobre 2023) ci sono 519mila disoccupati in meno, una performance che ci avvicina ai valori più bassi mai registrati. Questi dati però vanno letti anche alla luce dell'aumento del numero degli inattivi, tra cui ci sono gli svantaggiati: su base annua sono cresciuti di 378mila unità (+28mila su settembre). Se li confrontiamo con chi un lavoro lo ha conquistato, emerge che in un anno gli inattivi sono aumentati di più degli occupati. Un trend (purtroppo) particolarmente evidente nella componente femminile, che registra un incremento di inattività di 33mila unità in un mese e di 233mila unità in un anno.

La fotografia sul mercato del lavoro scattata ieri dall'Istat (dati provvisori ottobre 2024) mostra diverse luci ma anche qualche ombra. A livello internazionale (fonte Eurostat), ad esempio, il tasso di disoccupazione dell'area Euro a ottobre è risultato stabile al 6,3% (5,9% nell'Europa a 27). L'Italia con il 5,8% è distante dalla Germania, che ha un tasso di disoccupazione del 3,4%, ma fa meglio della Francia al 7,6%. Anche per quanto riguarda i giovani i dati sul lavoro diffusi ieri vanno letti in controluce: c'è una nuova riduzione del tasso di disoccupazione degli under 25 (siamo al 17,7%); ma questo segno meno si traduce principalmente in un aumento dell'inattività (+0,4%). E nella fascia d'età 25-34 anni l'Istat ha registrato una diminuzione degli occupati (-0,2%) accompagnata, anche in questo caso, da un aumento degli inattivi (+0,3%). Nel confronto sugli under25 con gli altri Paesi, poi, l'Italia resta nei bassifondi della classifica, e distante anni luce dalla Germania che ha

un tasso di disoccupazione giovanile stabile al 6,5% a ottobre, grazie anche al sistema di formazione duale che qui da noi, con tanta fatica, si sta tentando di far decollare.

Tornando all'occupazione, va evidenziato un positivo aumento dei contratti a tempo indeterminato, che sono saliti di 85mila unità in un mese, mentre i contratti a termine sono calati di 60mila nello stesso periodo. Gli occupati a tempo determinato sono oggi 2.724.000, siamo tornati ai livelli di marzo 2021. In ripresa gli autonomi, a ottobre +21mila occupati; si torna su livelli vicini a quelli pre-pandemia. Restano invece gli over 50 i principali protagonisti dell'aumento dell'occupazione in Italia. L'incremento occupazionale di ottobre è attribuibile quasi esclusivamente a questa fascia d'età, che registra un aumento di 66mila occupati. Anche depurando i dati dalla componente demografica, il trend conferma una crescita marcata degli occupati over 50, mentre le altre fasce d'età rimangono sostanzialmente stazionarie.

Il governo vede il bicchiere mezzo pieno. «Accogliamo positivamente i dati Istat di ottobre, con l'occupazione in salita e il tasso di disoccupazione che scende - ha sottolineato la premier, Giorgia Meloni -. Dati che ci incoraggiano a proseguire con determinazione il lavoro per rafforzare l'occupazione, sostenere famiglie e imprese, e costruire un futuro di crescita e stabilità per l'Italia». «Da occupazione e consumi arrivano segnali confortanti per la parte finale del 2024», è il commento dell'Ufficio Studi di Confindustria.

Giudizi positivi dai partiti di maggioranza: «Un chiaro segnale che l'Italia è sulla buona strada», ha sintetizzato Chiara Tenerini (Fi). Più cauti gli esperti. «L'occupazione italiana, pur crescendo significativamente, evidenzia una forte polarizzazione - ha evidenziato Francesco Seghezzi, presidente Adapt -. Il miglioramento è circoscritto agli uomini over 50 con contratti a tempo indeterminato, mentre altre fasce della popolazione, in particolare giovani e donne, mostrano segnali di stagnazione o difficoltà. Questo dato potrebbe suggerire un lieve riassorbimento della cassa integrazione, ma i dati aggiornati a settembre 2024 segnalano invece un aumento di questa misura. Serve un'analisi approfondita per orientare politiche che possano favorire una crescita occupazionale più inclusiva e bilanciata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dalla leva delle diversità vantaggio competitivo per tutte le imprese

La manifestazione. Alla sesta edizione di Global inclusion aziende, istituzioni e società civile a confronto sul Design for All in ottica European Accessibility Act

R.I.T.



Da giugno 2025 le aziende saranno chiamate a garantire prodotti e servizi accessibili a tutti. Le indicazioni dell'European Accessibility Act sono semplici: Design for All, connesso agli obiettivi dell'Agenda 2030, significa progettare e costruire ambienti, sistemi, prodotti e servizi fruibili indipendentemente dalle singole esigenze e abilità. Un tema su cui, ieri, al MuDEC, il museo delle culture di Milano, alla sesta edizione di Global inclusion (promosso da Il Sole 24 Ore e dalla Fondazione Global Inclusion - art. 3 ETS), si sono confrontati aziende e istituzioni, progettisti e rappresentanti della società civile, evento che ha visto oltre 2.200 partecipanti tra presenze in sala e collegati.

Le soluzioni universalmente fruibili, è stato il filo conduttore degli interventi, migliorano la vita di tutti. Non solo dei disabili. Funzionale e inclusivo è possibile. Una consapevolezza che imprese e progettisti stanno maturando e iniziano mettere in campo, come ha sottolineato Claudio Guffanti, Founder della start up di coaching Unlimited Views, nell'introduzione all'evento. Dalla leva della diversità, ha spiegato, superati i costi iniziali, nel medio periodo le imprese hanno vantaggio competitivo. Coinvolgendo tutti gli stakeholders e creando un vero ecosistema.

Il salto di qualità è portare la diversità e l'inclusione nella constituency delle imprese e creare un'alleanza con le istituzioni, come hanno sottolineato Luigi Bobba, presidente della Fondazione Global inclusion, e Federico Silvestri, direttore generale Media & Business del Gruppo 24 Ore e amministratore delegato 24 Ore Eventi. «Abbiamo commesso molti errori. L'inclusione deve essere il cuore del nostro vivere quotidiano», ha detto Andrea Laudadio, head of Tim academy. «Significa imparare dalle nostre diversità e riconoscere le risorse uniche di ciascuno e ciascuna, per creare un beneficio condiviso. In Tim siamo pionieri di questa visione: rendiamo i nostri servizi accessibili a tutti e ci impegniamo a essere portavoce di una cultura inclusiva. Dobbiamo favorire l'inclusione perché sia la strada giusta per questioni etiche».

Una necessità per tutte le aziende. «Le grandi aziende», ha detto Aldo Forte, direttore People&Organization Italia del Gruppo Enel, «hanno un ruolo sociale e devono agire lungo tutta la filiera: favorire l'ingresso nel mondo del lavoro di persone con disabilità, offrire prodotti e servizi accessibili a tutti, acquistare dai fornitori solo soluzioni che rispettino gli standard di accessibilità influenzando il mercato. Siamo utility proprio per questo».

La sfida, ha detto Antonio Grillo, professore al Politecnico, è insegnare a progettare in maniera universale, senza ghetti e riserve. È quello che ci aspettiamo dai nuovi designer. Alessia Canfarini, responsabile del Centro di eccellenza human capital di Bip allarga il concetto. «Non possiamo più progettare soltanto un edificio o una piazza», ha detto, «ma anche il senso della nostra esistenza, dei bisogni differenti di ciascuna persona. Una progettazione di senso orientata alla qualità della vita individuale e collettiva. Compiendo un passo ulteriore, lo spostamento del focus dall'umano all'umanità».

Licia Ciocca, responsabile inclusion di Banco Bpm ha raccontato l'esperienza del Disability management avviata nel 2022. «Abbiamo avviato il programma», ha detto, «con l'obiettivo di promuovere un cambiamento culturale orientato all'inclusione delle persone con disabilità e migliorare i processi aziendali per il loro coinvolgimento. Disability Management è diventato parte del Piano Strategico 2023-2026, anche in ottica di maggiore accessibilità e sostenibilità verso tutti gli stakeholders».

Nella sessione pomeridiana, Giulia Leardi, partner di Lexellent, ha invece tracciato una panoramica sull'evoluzione legislativa italiana in tema disabilità nel contesto lavorativo, «che non è solo una dimensione fisica, ma può essere anche mentale e sensoriale». Nel corso degli anni, infatti, l'approccio del legislatore è passato da una visione prevalentemente assistenziale a un modello più inclusivo, focalizzato sulla valorizzazione delle capacità individuali. «Con l'emergere della sostenibilità come tema centrale, la componente sociale (la "S" di Social) ha guadagnato invece un ruolo primario, riportando al centro dell'attenzione il rapporto lavorativo con le persone con disabilità. In questo contesto – spiega Leardi - il recente Decreto Legislativo 3 maggio 2024, n. 62, introduce principi innovativi come l'accomodamento ragionevole e il progetto di vita individuale, personalizzato e partecipato, volti a garantire la piena

inclusione lavorativa e a promuovere una loro effettiva partecipazione alla vita sociale ed economica».

Insomma, per Leardi «i disabili hanno capacità diverse ma hanno molte capacità. Diamogli una vita, non semplicemente un lavoro», come emerso anche nel panel *Diversa-mente: universal design come risorsa di vantaggio competitivo*. A patto che il Design for All venga concepito davvero come una competenza. Ad esempio, Alessia Ruzzeddu, Responsabile Diversity, Equity and Inclusion e Cultura di Autostrade per l'Italia, si dice convinta che «un'organizzazione inclusiva sia più forte, capace di valorizzare ogni singolo talento ed affrontare in modo più competitivo le sfide di mercato. Per questo – conclude - in azienda abbiamo avviato progetti di accessibilità documentale, digitale e infrastrutturale che coniugano inclusione e innovazione».

Nella convinzione, espressa da molti nel corso dei panel, che progettare per tutti significhi progettare meglio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Dop economy supera i 20 miliardi di euro

Mi.Ca.

La Dop economy italiana supera i 20 miliardi di euro di valore alla produzione, con una crescita del 52% in dieci anni e un contributo del 19% al fatturato complessivo dell'agroalimentare. I numeri 2023, che arrivano dal dodicesimo rapporto Ismea-Qualivita presentato ieri, raccontano una crescita del 3,5% del segmento cibo, con in testa i formaggi, che raggiunge quota 9 miliardi di euro, mentre i vini Doc e Docg, pur a 11 miliardi di euro di valore, segnano il passo sia in quantità (-0,7%) che in valore (-2,3%). Degli oltre 20 miliardi della Dop economy, 11,6 vengono incassati grazie all'export.

«Il settore delle Dop e Igp - ha detto il presidente di Ismea, Livio Proietti, alla presentazione del rapporto - si è attestato per il secondo anno consecutivo sopra i 20 miliardi di euro e si conferma ancora una volta vitale per l'economia dei territori, attrattivo per i nuovi operatori e trainante per l'intero settore agroalimentare. Un sistema solido nonostante i condizionamenti del clima e il complesso scenario geopolitico di questi ultimi anni».

In Italia i prodotti a denominazione contano 317 consorzi di tutela, oltre 194mila imprese e quasi 850mila occupati. La regina delle Dop? È il Grana padano, il cui valore alla produzione l'anno scorso è cresciuto dell'8,8%; al secondo posto c'è il Parmigiano reggiano, in discesa del 7%, terzo il Prosciutto di Parma (+2%), quarta la Mozzarella di bufala campana (+5,1%) e quinto il Pecorino romano (+30,8%). La palma d'oro regionale va invece al Veneto, con 4,85 miliardi di euro, seguono l'Emilia-Romagna con 3,87 miliardi e la Lombardia con 2,58 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Investimenti esteri in calo del 12% Crescono macchinari e farmaceutica

Luca Benecchi



Gli investimenti esteri diretti calano sia in Europa che in Italia ma, nonostante questo, la quota di mercato per il nostro Paese rimane stabile. Sono questi i risultati dell'EY Attractiveness Survey 2024, il sondaggio annuale condotto tra i dirigenti d'azienda. Dunque, a discapito della flessione del 12 per cento, l'Italia mantiene una quota di mercato importante e si conferma una destinazione attrattiva per gli investitori. Il numero delle operazioni infatti è quasi raddoppiato rispetto al periodo pre-pandemico, passando da poco più di 100 a oltre 200 per anno.

Le imprese rimangono ottimiste sulle prospettive per l'Italia: il 74% dei dirigenti prevede di espandere o stabilire le proprie attività nel Paese nei prossimi 12 mesi, un dato in aumento rispetto al 54% del 2023.

Per l'Europa invece si tratta di un calo registrato per la prima volta dal 2019 con una diminuzione di circa il 4 per cento.

Secondo Marco Daviddi, partner di EY in Italia: «Le tensioni geopolitiche, il protezionismo, insieme alla rivoluzione tecnologica in corso, stanno sfidando l'Europa. L'Italia ha però l'opportunità di consolidare il proprio ruolo».

La maggior parte degli investimenti in Italia proviene dall'Europa; a questi si aggiunge una importante quota del 19% delle imprese statunitensi. Tornano poi a crescere gli

interventi cinesi passati dal 2 per cento nel biennio 2021-2022 al 5% del 2023.

Per quello che riguarda i settori più attrattivi per gli stranieri, aumentano gli investimenti nel settore della logistica, con circa il 16% dei progetti di investimento che si focalizzano in questo ambito, rispetto a circa il 10% del 2022, con una crescita del 46% in termini di numero. In aumento anche gli investimenti nel comparto dei macchinari e delle attrezzature, nel settore farmaceutico e in quello dell'abbigliamento.

Il 68% dei dirigenti intervistati ritiene che l'Italia nei prossimi tre anni possa incrementare la propria attrattività. Questa percentuale riflette un certo ottimismo da parte delle aziende che vedono nel Paese un potenziale di crescita e sviluppo.

I settori più promettenti per gli investimenti futuri includono i servizi finanziari e l'industria chimico-farmaceutica, che sono visti come motori di crescita e innovazione.

Secondo gli intervistati, le aree su cui si dovrebbero indirizzare le politiche attive sono gli investimenti in infrastrutture e ammodernamento delle aree urbane, sostenibilità ambientale e le nuove soluzioni di approvvigionamenti energetici. Migliorare queste aree renderebbe, secondo gli investitori intervistati, l'Italia un Paese più competitivo a livello globale.

Marco Daviddi sottolinea anche come «Il Pnrr sia percepito dalle imprese internazionali come un'importante opportunità per superare i ritardi accumulati negli anni». Si conferma infine il trend che vede l'Italia beneficiare di operazioni generalmente di piccola dimensione, per lo più focalizzate su funzioni di vendita e di servizi B2B».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Matteo Zoppas confermato alla presidenza dell'Ice

Il cda dell'Ice ha confermato ieri Matteo Zoppas alla presidenza dell'agenzia Ice, una carica che ricopre dal febbraio 2023. «Sono profondamente grato al consiglio di amministrazione per la fiducia rinnovata e all'intera struttura dell'Ice per l'impegno e la collaborazione dimostrati fino ad oggi» ha commentato Zoppas. «Ringrazio il cda uscente per il lavoro svolto, certo che anche le competenze dei nuovi membri saranno fondamentali per raggiungere risultati ancora più ambiziosi e avvicinare ulteriormente l'Agenzia alle priorità delle imprese italiane» ha sottolineato aggiungendo come «in un contesto globale complesso e in evoluzione come quello attuale, il Made in Italy sta affrontando sfide cruciali con determinazione. Ringrazio il Governo per il pieno sostegno dato al nostro mandato. Dobbiamo continuare a lavorare per creare nuovi momenti di sviluppo del business attraverso un dialogo costante con le aziende, trasformandoli in occasioni commerciali concrete» ha spiegato Zoppas. L'obiettivo, «seppur sfidante, potrebbe essere quello di superare la soglia dei 700 miliardi di euro di esportazioni, rafforzando la presenza italiana nei mercati internazionali e valorizzando l'eccellenza delle nostre imprese, degli imprenditori e dei prodotti». Fondamentale però «fare squadra con il sistema Paese, essenziale per trasformare le incertezze in opportunità e consolidare il ruolo del made in Italy come simbolo globale di qualità, innovazione e tradizione». Nel nuovo cda dell'agenzia l'ingresso di Barbara Cimmino (vice presidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli investimenti), di Annalisa Sassi (vice presidente di Confindustria e presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali e per le politiche di Coesione Territoriale). L'Agenzia opera con 87 strutture permanenti in 74 Paesi (69 uffici e 18 punti di corrispondenza), per l'internazionalizzazione delle imprese italiane, la commercializzazione dei beni e servizi italiani nei mercati internazionali e per promuovere l'immagine dei prodotti italiani nel mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Logistica, appello delle imprese: «Cento milioni all'intermodalità»

Marco Morino



Promuovere il trasporto intermodale (camion+treno, nave+camion, nave+treno) attraverso gli incentivi statali. Ma per risultare pienamente efficaci è necessario incrementare ad almeno 100 milioni di euro l'anno le dotazioni finanziarie di Sea modal shift (ex Marebonus) e Ferrobonus per ciascuna misura. Nel 2022, anno in cui non è stato erogato l'incentivo Marebonus, si è assistito a un incremento del traffico dei camion su rete Anas del 4% rispetto al 2019. Inoltre, con riferimento all'intermodalità marittima, sarà fondamentale che le risorse provenienti dalla tassazione Ue sulle emissioni Ets (Emission trading scheme) siano reinvestite dal governo italiano interamente nel settore marittimo, contribuendo per esempio ad aumentare la dotazione finanziaria destinata proprio al Sea modal shift, perché «ciò che proviene dal mare deve ritornare al mare».

Questi i passaggi salienti della relazione che Guido Grimaldi, presidente di Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile), svolgerà, oggi, all'assemblea generale dell'associazione in programma a Roma. È annunciata la presenza, tra gli altri, dei ministri Antonio Tajani (Esteri), Matteo Salvini (Infrastrutture e Trasporti), Guido Crosetto (Difesa), Daniela Santanchè (Turismo). Alis, nata nell'ottobre 2016, rappresenta oltre 2.300 imprese (tra marittimi, autotrasportatori, operatori ferroviari e professionisti della logistica), con circa 320mila lavoratori e 90 miliardi di fatturato aggregato. Al momento, Sea modal shift e Ferrobonus dispongono di una dotazione finanziaria rispettivamente di 60 e 50 milioni di euro spalmati in parti uguali su cinque anni, fino a tutto il 2026. In particolare, il Sea modal shift è l'incentivo rivolto alle

imprese di autotrasporto merci che scelgono di effettuare i loro viaggi su rotte marittime appositamente individuate dal ministero dei Trasporti (Mit) in alternativa al tutto-strada.

Dice Grimaldi: «Il trasporto sostenibile e in particolare quello intermodale rappresenta una delle principali leve di competitività e di cambiamento che possono far crescere le nostre imprese attraverso l'integrazione tra le differenti modalità di trasporto, riducendo così l'impatto ambientale, la congestione stradale, il rischio di incidentalità e migliorando l'efficienza delle catene logistiche e la vita dei cittadini. Esempi attuali e concreti promossi dalle nostre imprese - continua il presidente di Alis - sono i nuovi collegamenti ferroviari verso la Germania e la nuova linea marittima tra Italia e Turchia, che favoriscono ulteriormente gli scambi commerciali verso Nord Europa e Asia».

Secondo i dati Eurostat, nel 2023 il trasporto intermodale delle merci in Europa ha registrato una crescita del 4,5% rispetto all'anno precedente. Con riferimento all'attività dei soci Alis che operano nell'intermodalità marittima e ferroviaria, il centro studi dell'associazione insieme a Srm ha elaborato le seguenti stime, riferite all'anno 2024: 6 milioni di camion risultano sottratti alle autostrade italiane grazie ai trasporti intermodali; 143 milioni di tonnellate di merci trasferite dalle autostrade verso l'intermodalità, attraverso la rete nazionale dei porti e degli interporti; 5,4 milioni di tonnellate di emissioni di CO2 abbattuti. Aggiunge Grimaldi: «Negli ultimi dieci anni il traffico Ro-Ro ha conosciuto una notevole crescita nei porti italiani, registrando un incremento del 56% e confermando così che la penisola italiana è una infrastruttura naturale e vanta una posizione strategica nel Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA