

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MARTEDI' 9 SETTEMBRE 2025

PICCOLI CENTRI, GRANDI HUB

BUCCINO TRAINA LA CAMPANIA

LA STORIA

Gianni Molinari

BUCCINO Tanti camion in fila, raccontava un anziano operaio, valgono più di ogni spiegazione: dove c'è movimento, c'è produzione e c'è ricchezza per tutti. È il caso dell'area industriale di Buccino (Salerno) nel cuore dei monti Alburni, area interna del salernitano porta del severo appennino lucano, della Valle del Sele e del Vallo di Diano. I motivi di curiosità sono tanti a cominciare dalla storia che in un caso di chiaro successo gioca un ruolo determinante.

IL TERREMOTO

Buccino (come altre 19 aree industriali) è stata realizzata dopo il terremoto del 1980 nell'ambito di un ambizioso, quanto complesso, progetto di sviluppo industriale delle aree colpite dal sisma che poi coincidevano con parte delle aree interne del Mezzogiorno tra l'Irpinia, l'area degli Alburni e del Sele e la parte nord occidentale della provincia di Potenza. L'area di Buccino partì più tardi rispetto alle altre per questioni legate alla sua localizzazione. In quegli anni ci fu un tira e molla delle varie comunità e della politica per avere queste aree industriali. Molte di esse non hanno avuto grande fortuna (per scelte scellerate di doppioni e molte truffe) e oggi sono semideserte, altre, come Buccino, hanno tutti i lotti occupati. Buccino a dispetto della posizione nella vallata tra le montagne ha avuto due "fortune": è un formidabile crocevia logistico e ha molte delle imprese di proprietà locali, alcune anche con respiro internazionale.

LA LOCALIZZAZIONE

Cominciamo dalla logistica: Buccino è incastonata tra l'autostrada del Mediterraneo e il raccordo autostradale Potenza-Sicignano. Ma è anche a pochissima distanza dalla fondovalle del Sele che, collegata all'Ofantina, porta alla Puglia settentrionale e quindi all'Adriatico e quindi all'Autostrada A14. L'autostrada del Mediterraneo porta, invece, in tempi molto ridotti ai porti di Salerno (che fa parte della rete delle Autostrade del Mare) e di Napoli. Con l'altra autostrada, quella che da Sicignano, porta a Potenza e poi prosegue verso Taranto con un percorso più lungo ma che si sviluppa completamente su quattro corsie, si raggiunge il porto di Taranto. Non meno interessante, anche se al momento non molto sviluppata, è l'accesso alla rete ferroviaria: quella attuale, tra limiti e chiusure per i lavori, non ha dato molte utilità, ma Buccino è sulla nuova linea di Alta Velocità. «Per noi che movimentiamo merci pesanti - spiega Paolo Rizzo, general manager dell'Industria Calce Casertana a Buccino dal 1991 - questa è una posizione logisticamente favorevole per la centralità in tutto il

Mezzogiorno, che è il nostro mercato di riferimento, e anche per la vicinanza dei porti di Napoli e Salerno». Quella dell'Industria Calce Casertana (che produce calce e prodotti speciali per l'edilizia, l'industria siderurgica, quella vetraria gli impianti di potabilizzazione e depurazione acque) è una storia che spiega il perché del valore di quest'area industriale: l'azienda nata negli anni '50 con due stabilimenti nel casertano, dopo l'iniziale investimento a Buccino, ha qui concentrato tutte le sue attività produttive con la dismissione di due impianti nel casertano e la cessione di una terza struttura a Brindisi, acquisendo altri lotti. «Facciamo tutto qui - dice Rizzo - nel nostro settore serve la produzione verticale e a Buccino abbiamo trovato lo spazio». Spazio e strade che hanno portato nell'area industriale l'Icab, l'industria conserviera con il marchio "La Fiammante". «Il nostro vecchio stabilimento di via Argine a Napoli - ricorda l'amministratore delegato di Icab, Francesco Franzese - non aveva più spazio, era nel cuore della città: a Buccino abbiamo trovato lo spazio che serviva alla nostra crescita e le condizioni favorevoli di accessibilità alle strade e ai porti». Tanto che "La Fiammante" è passata dall'iniziale primo lotto agli attuali sei: spazio che ha permesso la crescita dei volumi produttivi e del fatturato dai 4 milioni del 2006 ai 50 milioni del 2024. Del resto, basta guardare la fila di camion che ordinatamente accede allo stabilimento con il loro carico di pomodori a capire come proprio lo spazio sia una condizione di vantaggio dell'area industriale di Buccino. Unita anche alla posizione - lontana dai centri abitati - che permette la movimentazione di materie prime e produzioni senza creare intralcio a nessuno. Analogo il caso di I.ce.p, che produce traversine per ferrovie (sia le linee tradizionali, sia l'alta velocità) che praticamente sono stoccate in gran parte dell'area industriale in attesa di raggiungere i cantieri delle opere. Senza lo spazio queste aziende o soffrirebbero o semplicemente non esisterebbero al livello al quale sono arrivati.

GLI IMPRENDITORI

Un'altra caratteristica del sold out di Buccino è l'"anagrafe" degli imprenditori. La gran parte delle aziende sono gestite da imprenditori locali. A cominciare dalla "multinazionale di Buccino", la Magaldi, presente praticamente in tutto il mondo. Il pioniere Emilio Magaldi, nel 1901 a Buccino, paese natale della famiglia, progetta e brevetta una speciale cinghia di trasmissione di potenza in pelle di bufalo, la "Supercinghia", estremamente affidabile e praticamente indistruttibile. Come la Ibg dell'imprenditore napoletano Rosario Caputo, che produce e distribuisce in esclusiva nel Sud Italia, le bevande a marchio Pepsi (Pepsi Cola, Gatorade, Lipton tra le altre) oltre all'iconico Chin8Neri, commercializzato anche all'estero. O la stessa Industria Calce Casertana, così come la Ceramica Vietri Antico. E anche la I.ce.p che è controllata dalla famiglia De Sio imprenditori della confinante Basilicata.

1-Continua

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Agrifood, l'oro bianco fa rotta sull'Europa «C'è voglia di eccellenze»

Mozzarella e ricotta, i consorzi Dop campani si alleano con quello del San Daniele: accordo a tre per conquistare nuovi mercati in Francia, Germania, Belgio e Olanda

LA SFIDA

Nando Santonastaso

C'è ancora "la dolce vita" di felliniana memoria tra le suggestioni contemporanee del Made in Italy. E che stavolta si tratti di eccellenze gastronomiche, dalla Campania al Friuli, alla conquista dei nuovi consumatori in Europa, e non di irripetibili atmosfere anni '60 in celluloide, conta poco. Il filo conduttore è lo stesso, una questione di stile di vita che soprattutto (ma per fortuna non solo) a tavola continua a fare la differenza nel mondo. «Portiamo all'estero il saper fare italiano, che fa tendenza nel mondo», per dirla con Domenico Raimondo, presidente del Consorzio di Tutela della Mozzarella di Bufala Campana Dop che ha sede nella Reggia di Caserta. È sua la sintesi migliore dell'alleanza annunciata ieri tra i Consorzi di tutela della MBC e della Ricotta di bufala Campana Dop e del Consorzio del prosciutto San Daniele, che punta a rafforzare le rispettive presenze su mercati strategici del Vecchio Continente, dalla Francia alla Germania, dal Belgio all'Olanda, con il sostegno in termini di co-finanziamento del ministero dell'Agricoltura. In tempi di dazi e di incognite commerciali, che sicuramente non hanno aiutato l'agroalimentare europeo di cui l'Italia è magna pars (circa 70 miliardi il valore dell'export di settore nel 2024) il "patto a tre" appare una risposta concreta e sostenibile. In attesa di aprire nuovi mercati, la via europea rimane un ancoraggio solido e da sviluppare ancora, specie alla luce delle potenzialità delle tre Dop.

I NUMERI

Un po' di numeri, per rinfrescare la memoria. La Mozzarella di Bufala Campana è il primo marchio Dop, per importanza, del Centrosud e il terzo tra i formaggi Dop italiani. Il 35% della produzione è destinato all'estero, con Francia, Germania, Spagna e Gran Bretagna che da soli rappresentano più del 60% dell'export. Il fatturato al consumo 2024 è arrivato a 850 milioni mentre la produzione certificata di Mozzarella di Bufala Campana DOP ha superato i 55 milioni di chilogrammi (+0,23% sul 2023) e ben 9 italiani su 10 l'hanno consumata nell'ultimo anno. La filiera dà lavoro a 11mila addetti e sono 1.600 gli allevamenti impegnati nel ciclo produttivo della MBC. Il Prosciutto di San Daniele, con un valore della produzione di oltre 320 milioni di euro e 2,5 milioni di cosce prodotte annue, genera dal canto suo un impatto economico significativo. Ogni euro di fatturato, infatti, attiva 2,2 euro aggiuntivi nell'economia nazionale, contribuendo a un giro d'affari complessivo di oltre 1,1 miliardi di euro. Per la Ricotta di Bufala Campana Dop, lo scorso anno si è chiuso con un aumento di produzione record, +59,2% rispetto al 2023, pari a 230.542 chili. Una crescita senza precedenti nel settore, consolidando il prodotto come un'eccellenza sempre più richiesta sul mercato.

LA FILIERA

È l'ennesima conferma del ruolo chiave della filiera agroalimentare italiana che, secondo un recente studio di Teha, ha rafforzato il ruolo del nostro Paese tra i principali attori del settore a livello globale (il solo comparto della carne e dei salumi ha generato un valore aggiunto superiore agli 8 miliardi di euro, rappresentando l'11% del totale agrifood nazionale). L'alleanza tra i tre Consorzi insomma ha tutte le caratteristiche per spingere ancora in questa direzione, con una strategia mirata che punta moltissimo sulla capacità di comunicazione. Per trasmettere il valore di questa "dolce vita" 2025 si è infatti organizzata già in questo mese di settembre una campagna di digital advertising, che toccherà appunto Francia, Germania, Belgio e Olanda, accanto a una campagna outdoor con affissioni e totem installati nei malls e nelle stazioni delle metropolitane. Quest'ultima, informa una nota dei tre Consorzi, si concentrerà su Parigi e Lione in Francia e su Berlino e Colonia in Germania. «A rafforzare la presenza dei Consorzi in questi Paesi saranno, inoltre, una serie di eventi che si snoderanno da settembre a novembre tra sedi istituzionali, come

ambasciate e istituti di cultura, e ristoranti e locali di tendenza, per intercettare tutte le tipologie di consumatori». Verranno altresì proposte masterclass destinate anche agli stakeholders esteri, seguite da degustazioni guidate di Mozzarella e Ricotta di Bufala Campana e Prosciutto San Daniele Dop. A documentare uno sforzo organizzativo non semplice, provvedono gli oltre 15 eventi tra settembre e novembre 2025 previsti nelle principali città dei quattro Paesi del progetto, tra cui Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Bruxelles e Gand tra Olanda e Belgio; Colonia, Berlino, Düsseldorf e Stoccarda in Germania; Parigi e Lione in Francia. «Abbiamo lanciato un piano di promozione ambizioso, scegliendo di andare dove è in aumento la voglia di mozzarella di bufala campana Dop. Così guardiamo al futuro, alle nuove generazioni di consumatori, raccontando come nascono prodotti unici al mondo e anche come saperli esaltare al meglio», spiega Raimondo. Per la Ricotta di bufala Dop, inoltre, sarà il battesimo oltre confine: «È vero, il progetto segna il debutto del nostro Consorzio nei contesti internazionali. Siamo un prodotto fresco e giovane, con enormi potenzialità di crescita sui mercati e siamo impegnati a diffondere innanzitutto la conoscenza della nostra eccellenza» sottolinea Sara Consalvo, presidente del Consorzio di Tutela.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

BELLIZZI » TRAGEDIA SFIORATA

Crolla l'impalcatura, ferito un operaio

Il manovale di 60 anni è stato trasferito in ospedale. Il sindaco Volpe: «Ci vuole più attenzione nei cantieri»

BELLIZZI
Crolla parte dell'impalcatura in Via Roma: ferito un operaio 60enne. Paura in centro città, ieri pomeriggio. Prima il rumore, poi le urla. Momenti di grande apprensione nel pomeriggio di ieri a Bellizzi, dove si è verificato un grave incidente. Una porzione dell'impalcatura di un palazzo in fase di manutenzione è improvvisamente crollata lungo Via Roma, una delle arterie più trafficate della città, colpendo un operaio al lavoro.

A rimanere ferito è stato un uomo di 60 anni, originario di Cava de' Tirreni e residente a Montoro Inferiore, che al momento del crollo si trovava nel cantiere. Alcuni elementi metallici, precipitati insieme alla struttura, lo hanno colpito violentemente in più parti del corpo, provocandogli diverse lesioni.

Immediato l'intervento dei sanitari del 118, che hanno prelevato i primi soccorsi e ne hanno disposto il trasferimento d'urgenza presso l'ospedale "Santa Maria della Speranza" di Battipaglia, dove l'uomo si trova tuttora ricoverato in osservazione. Le sue condizioni, seppur serie, non sarebbero critiche, ma i medici stanno procedendo con tutti gli accertamenti clinici per escludere complicazioni.

Sul luogo dell'incidente sono prontamente intervenuti i Vigili del Fuoco, i Carabinieri della stazione di Bellizzi, il personale tecnico dell'Asl e la Polizia Municipale, che hanno provveduto a mettere in sicurezza l'area e a disporre il sequestro temporaneo del cantiere, al fine di scongiurare ulteriori rischi per l'incolumità pubblica. L'intera zona è stata transennata, mentre si stanno effettuando le opportune verifiche strutturali sull'impalcatura rimasta in piedi.

Poco dopo l'incidente si sono recati sul posto anche il sindaco di Bellizzi, Mim-



L'incidente avvenuto in via Roma

mo Volpe, e il comandante della Polizia Municipale, Gaetano Affinito, per un sopralluogo congiunto volto a fare chiarezza sulla dinamica del crollo e a verificare le condizioni generali del cantiere.

«Ha ceduto un piano dell'impalcatura, probabilmente a causa di un pezzo di ferro staccatosi dall'enorme ponteggio», ha dichiarato il sindaco Volpe, visibilmente provato per quanto accaduto



Il Pronto Soccorso dell'ospedale di Battipaglia

- il grave assistere all'ennesimo episodio che ci costringe a riflettere sulla necessità di una maggiore attenzione alla sicurezza nei cantieri edili. Basta una piccola disattenzione, o una leggerezza dovuta

alla fretta, per trasformare una giornata di lavoro in una possibile tragedia. Mi auguro con tutto il cuore che l'operaio non riporti gravi conseguenze per la sua salute e possa rimettersi al più presto.

L'episodio ha scosso profondamente la comunità locale. Residenti, commercianti e passanti si sono raccolti lungo Via Roma nei minuti successivi all'incidente, visibilmente preoccupati per le condizioni dell'operaio e per le possibili ricadute sulla sicurezza in zona.

Le autorità competenti, intanto, hanno avviato una dettagliata indagine per accertare le cause esatte del crollo e verificare l'eventuale presenza di irregolarità o carenze nella gestione del cantiere. Sarà compito dei tecnici e degli investigatori chiarire se il cedimento sia dovuto a un errore umano, a materiali difettosi, a condizioni meteo sfavorevoli o ad altri fattori.

In attesa di un quadro più chiaro, l'intero impianto di cantiere resterà interdetto, mentre la magistratura valuterà se procedere con ulteriori provvedimenti di natura penale o amministrativa nei confronti della ditta esecutrice dei lavori.

BATTIPAGLIA

Sottopasso nel mirino dei vandali

Lampade divelte, pannelli trafugati e muri deturpati da scritte

BATTIPAGLIA

Il sottopasso ferroviario di Battipaglia è da tempo diventato simbolo di degrado, abbandono e vandalismo. Un luogo che dovrebbe rappresentare il primo contatto con la città, oggi restituisce un'immagine desolante, ben lontana da quella di una comunità accogliente e dignitosa.

Lampade divelte, pannelli trafugati, muri deturpati da scritte e scarabocchi: lo scenario che si presenta ogni giorno è indegno di una città che aspira a crescere.

Non si tratta soltanto di un problema estetico: è un vero e proprio atto di violenza simbolica contro la civiltà, il decoro urbano e il senso di appartenenza dei cittadini.

Chi frequenta la stazione - pendolari, studenti, lavoratori, viaggiatori - assiste impotente al deterioramento progressivo di uno dei luoghi più frequentati della città. E mentre pochi balordi agiscono nell'impunità, un'intera comunità sembra subire in silenzio. La cosa più grave? Ci si sta lentamente abituando al

brutto. L'indignazione lascia spazio alla rassegnazione, e il degrado diventa la norma.

«Non possiamo restare inermi di fronte a questa aggressione quotidiana alla nostra dignità», dicono i cittadini. «È inaccettabile che uno spazio pubblico diventi ostaggio dell'incuria e della delinquenza, senza che ci sia una reazione decisa da parte delle istituzioni». Le responsabilità sono chiare e chiamano in causa chi ha il compito di garantire manutenzione, sicurezza e legalità.



I danni provocati dai vandali al sottopasso di Battipaglia

Servono telecamere attive, presidi di controllo, interventi rapidi e continui, ma soprattutto serve un cambio di passo culturale: «Chi danneggia deve pagare. Basta impunità».

Battipaglia non può più permettersi di accogliere pendolari, turisti e residenti con il volto triste del suo sottopasso chiusano i residenti.

REPORTAGE

Mozzarella di bufala Dop, la filiera vicina al contratto unico

Vera Viola

La filiera bufalina marcia a ritmo sostenuto verso la definizione di un contratto unico. Allevatori e produttori di mozzarella di bufala campana Dop puntano infatti a definire linee guida a cui ispirare i reciproci rapporti: niente di coercitivo, solo gentlemen agreement, che lascia ai singoli contratti la definizione dei prezzi, ma mette nero su bianco la scelta di pratiche condivise.

Il primo punto del testo, su cui a breve si potrebbe raggiungere l'intesa, riguarda i tempi. I caseifici acquistano il latte o lo prenotano una volta per tutto l'anno: questi contratti a Salerno (una delle aree maggiori di produzione di mozzarella di bufala campana Dop) vengono siglati in questi giorni, mentre nel Casertano (altro polo produttivo) a dicembre. «Ciò crea distorsioni – spiega Pier Maria Sacconi, direttore del Consorzio di Tutela della Dop – che si ripercuotono sui prezzi e sulle vendite. Ciò si potrebbe evitare se i contratti venissero firmati nello stesso periodo».

C'è poi un secondo punto fondamentale: i caseifici puntano a introdurre nei contratti incentivi per gli allevatori che si impegnino a destagionalizzare i parti. Più semplicemente si vorrebbe far slittare la maggior parte delle nascite di bovini tra primavera ed estate per far sì che le bufale producano più latte nel periodo in cui è maggiore la domanda di mozzarella. Le associazioni di categoria che siedono al tavolo del contratto unico della filiera bufalina sono numerose: dal Consorzio di Tutela a Copagri, Coldiretti, Assolatte, Cia, Confagricoltura. Assolatte ha assunto l'impegno di coordinarsi con le altre associazioni.

Intanto, nell'area di produzione della Dop (Campania, basso Lazio, parte della provincia di Foggia e Venafro in Molise) nei primi sei mesi del 2025 crescono produzione di latte di bufala e di mozzarella dop. L'Osservatorio CLAL nel primo semestre registra un incremento della produzione di latte dell' 1,30% e aumento della mozzarella dop del 7,4%. Una crescita dovuta anche allo spostamento di produzione da non dop (-6,72%) a dop. Nel periodo osservato è stato utilizzato l'82% del latte prodotto contro il 77% dello stesso semestre del 2024, pertanto ci sono margini di crescita utilizzando il 16% del latte prodotto ma non usato. Il polo ha assunto dimensioni rilevanti: con 100 caseifici e 1.600 allevamenti inseriti nel sistema della Dop. Insieme producono 850 milioni di fatturato al consumo. Si tratta del Terzo formaggio dop italiano con 11mila addetti, di cui 37% donne.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nel quarto trimestre occupati spinti da Energia, utilities e IT

Manpower. Tra ottobre e dicembre saldo del +18% per le aziende che stimano un aumento di occupati, con una crescita di 3 punti sul trimestre precedente ma in calo di 2 punti sul 2024

G.Pog.

Il comparto energia & utilities traina la crescita del mercato del lavoro del quarto trimestre con una previsione netta del +29% di occupati tra le imprese, in aumento di 12 punti rispetto al trimestre precedente. Bene anche il settore dell'information technology che si prevede farà segnare un +26%, mentre per l'ambito beni di consumo & servizi le previsioni si attestano a +24%, con un incremento di 7 punti rispetto al periodo luglio-settembre.

È questo il quadro che emerge dal ManpowerGroup Employment Outlook Survey, secondo cui tra ottobre e dicembre le aziende italiane confermano un clima di «cauto ottimismo»: si stima un saldo netto del +18% tra le aziende che prevedono un aumento di occupati (rispetto a quante prevedono un calo), in crescita di 3 punti percentuali rispetto al trimestre precedente, ma di 2 punti più basso rispetto allo stesso periodo del 2024. Oltre ai già citati energia & utilities, IT, beni di consumo e servizi, a spingere il mercato del lavoro contribuisce anche il settore finanziario e immobiliare con un +23%, seguito da industrials & materials (+14%). Le telecomunicazioni si attestano a +11%, la sanità e life sciences a +12%, il settore dei trasporti, logistica e automotive per l'ultimo quadrimestre prevede una stabilità occupazionale (+1%).

Da notare che da questo studio che il Sole-24 ore è in grado di anticipare emerge una frenata tendenziale prevista anche dal Bollettino Excelsior (Unioncamere e ministero del Lavoro) uscito a inizio settembre che per un periodo leggermente differente, settembre-novembre, ha stimato oltre 1,4 milioni di assunzioni, con una flessione di 30mila ingressi (-1,9%) nel confronto con lo stesso trimestre 2024.

Tornando all'indagine di Manpower, a livello di dimensione aziendale le microimprese (meno di 10 dipendenti) prevedono una crescita degli organici del +7%, le piccole imprese (10-49) un +23%, le medie imprese (50-249) +26%, le grandi imprese (250-999) organici in crescita del 21 per cento. Per le realtà da mille fino a 5mila dipendenti si stima un +14% di organici, oltre 5mila il +11 per cento.

Come evidenziato dai principali osservatori del mercato del lavoro, per le aziende italiane la grande criticità è riuscire a trovare le competenze ricercate, il cosiddetto mismatch ovvero il disallineamento tra la domanda e l'offerta di lavoro che

interessa quasi un'assunzione su due. Ebbene questo scenario è confermato dall'indagine di Manpower, secondo cui la forte carenza di talenti è segnalata dal 78% delle aziende italiane, la principale sfida per il 45% è l'attrazione di talenti altamente qualificati, per il 33% ricoprire ruoli tecnici complessi, mentre il 24% indica la necessità di migliorare l'esperienza di candidati con risposte tempestive dopo i colloqui. Il 22% pone l'attenzione sull'apprendimento nell'uso di strumenti basati sull'intelligenza artificiale nei processi di selezione da parte dei recruiter.

Grande attenzione è rivolta dagli HR manager alle politiche di retention, rivolte al mantenimento in azienda del personale già assunto. Centrale, da questo punto di vista, è il tema della qualità della vita: per oltre un'impresa su tre (34%) sono l'equilibrio vita-lavoro, la flessibilità oraria e il carico di lavoro ad avere l'impatto più forte sulla volontà dei collaboratori di restare. Seguono al 33% il riconoscimento dell'impegno delle persone e al 27% obiettivi e mansioni stimolanti, mentre il 25% ritiene importante dare opportunità di formazione interna.

«Il mercato del lavoro italiano si conferma resiliente – afferma l'amministratrice delegata di ManpowerGroup Italia, Anna Gonfriddo -, ma le aziende sono chiamate a gestire le sfide poste dall'evoluzione tecnologica e dalla necessità di continuo aggiornamento delle competenze. L'automazione e la digitalizzazione sono priorità strategiche, ma resta centrale il ruolo delle persone: fondamentale investire nell'attrarre nuove risorse e aggiornare in modo continuativo le competenze della popolazione aziendale, per affrontare le transizioni in atto e garantire competitività alle imprese».

Trattenere le persone per l'Ad è importante come programmare nuovi inserimenti: «Abbiamo attivato il programma MyPath - spiega Gonfriddo - dedicato ai lavoratori in somministrazione per offrire un supporto personalizzato attraverso un Talent Agent che li accompagna nello sviluppo della carriera e nella crescita delle competenze, anche con percorsi di upskilling».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicurezza, rafforzato lo sconto Inail alle imprese virtuose

Giorgio Pogliotti



Meccanismo del “bonus malus” più favorevole alle aziende virtuose sul versante della sicurezza nei luoghi di lavoro. Un sostegno finanziario all’introduzione di nuove tecnologie e di macchinari nelle imprese per ridurre gli infortuni.

Sono alcune delle misure allo studio del governo, nell’ambito del Piano straordinario di interventi per la salute e la sicurezza sul lavoro, oggetto del tavolo tecnico di confronto con associazioni datoriali e sindacati, che si riunirà questa mattina al ministero del Lavoro, convocato dal ministro Marina Calderone per definire interventi da inserire in un decreto ad hoc o nella legge di Bilancio.

Il pensiero va allo scorso 3 luglio, quando in un videomessaggio la premier Giorgia Meloni, in occasione della presentazione della Relazione annuale dell’Inail, ha fatto riferimento ad una “dote” di 650 milioni di euro da investire in misure - in particolare sul fronte della diffusione della cultura della prevenzione-, risorse che si aggiungono ai 600 milioni già disponibili dei bandi ISI dell’Inail, e che hanno portato la presidente del Consiglio a quantificare la somma complessiva disponibile per il 2025 ad oltre 1 miliardo e 200 milioni di euro. Le aziende che attuano misure efficaci per la prevenzione e tutelano la salute dei lavoratori già possono beneficiare di un taglio del premio assicurativo; l’ipotesi allo studio è quella di rafforzare questo “sconto” per premiare le aziende più virtuose, utilizzando parte dei 650 milioni delle risorse Inail cui ha fatto riferimento il presidente del Consiglio. Per far ciò servirebbe un decreto che autorizzi Inail ad ampliare l’attuale impianto delle tariffe all’interno del meccanismo del “bonus malus”.

Un’altra ipotesi allo studio è quella di mettere a disposizione una quota di risorse Inail per un’operazione straordinaria che serva a sostenere le imprese nell’acquisizione di macchinari o strumenti innovativi, ma anche di sistemi gestionali (ad esempio l’adozione di un modello organizzativo per la salute e sicurezza sul

lavoro per ottimizzare i processi), con l'obiettivo di migliorare la sicurezza dei lavoratori. Infine 50 milioni del bilancio Inail serviranno per la formazione obbligatoria in materia di prevenzione; si sta ragionando del coinvolgimento dei fondi interprofessionali per assicurare una formazione secondo standard di qualità. Su tutto, però, vanno segnalate le preoccupazioni espresse dal Civ dell'Inail sugli interventi di natura finanziaria, non strettamente legati alla mission dell'Istituto, che potrebbero depauperare le risorse annualmente destinate a salute e sicurezza: il riferimento è alla destinazione di circa 580 milioni a Invimit- la società di gestione del risparmio detenuta interamente dal ministero dell'Economia - per operazioni di recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio approvata nella nota di variazione del bilancio dal Cda dell'Istituto nazionale assicurazione contro gli infortuni sul lavoro, su cui si attende il parere del Consiglio di indirizzo e vigilanza dell'Istituto.

L'incontro odierno al ministero è stato anticipato ieri da una riunione tra i tecnici di Confindustria, Cgil, Cisl e Uil che era stato fissato lo scorso 30 luglio, quando nella foresteria confindustriale di Via Veneto a Roma il presidente Emanuele Orsini e i tre leader Maurizio Landini, Daniela Fumarola e Pierpaolo Bombardieri hanno fissato un'agenda di temi da affrontare, legati all'azione congiunta delle parti sociali (salute e sicurezza, impatto dei dazi, politica industriale, energia, contratti e rappresentanza), stabilendo due nuovi appuntamenti per il 17 e il 30 settembre. L'idea che è alla base di questo calendario di incontri è di arrivare a proposte comuni da sottoporre come parti sociali al governo. Il primo tema in agenda, appunto quello della salute e sicurezza, è stato oggetto del tavolo tecnico di ieri.

«Consideriamo il tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro come un primo capitolo all'interno di un Patto più ampio delle parti sociali per definire una strategia di ampio respiro», spiega Mattia Pirulli, segretario confederale della Cisl. «Stiamo ragionando dell'attuazione di diversi punti dell'accordo raggiunto nel 2018 - aggiunge Ivana Veronese, segretaria confederale della uil - come il ruolo degli organismi paritetici per prevedere requisiti più stringenti a sostegno della qualità. Come sindacato abbiamo posto il tema di voler assicurare la figura del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza anche nelle piccole imprese prive di rappresentanza sindacale. Sono tutti temi su cui proseguiremo il confronto con Confindustria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tajani pressa: detassare le tredicesime

La proposta va nel solco delle misure volute da FdI, dalla flat tax sugli straordinari a quella sui festivi

di GIUSEPPE COLOMBO
ROMA

Meno tasse sulle tredicesime. A poche ore dall'invito del ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, a diffidare della «manovra-mercato» e a parlarne «solo quando c'è un quadro d'insieme», è Forza Italia a smarcarsi. Lo fa con il suo leader, Antonio Tajani, che davanti agli imprenditori di Assolombarda lancia l'idea di una detassazione dei salari rispolverando «la ricetta classica di Berlusconi». E quindi stipendi alleggeriti dal peso fiscale. «La soluzione - sottolinea il vice-premier - non si chiama reddito di

cittadinanza né salario minimo: si chiama detassazione degli straordinari, dei festivi, dei premi di produzione e in prospettiva si può pensare a una proposta un po' azzardata, perché no, cioè una detassazione della tredicesima».

Non è la prima volta che il centrodestra al governo accarezza l'idea di detassare la tredicesima mensilità. Nel 2023 era stato il viceministro dell'Economia, Maurizio Leo, a mettere sul tavolo l'ipotesi di «una tassazione più bassa per mettere più soldi nelle tasche degli italiani nell'ultimo mese dell'anno». Alla fine non se ne fece nulla per via dei costi.

Per le stesse ragioni, l'intervento messo in campo l'anno scorso fu limitato a un «bonus Natale»:



Il ministro degli Esteri e leader di Forza Italia, Antonio Tajani

100 euro netti per 4,5 milioni di lavoratori dipendenti con almeno un figlio a carico e un reddito fino a 28 mila euro.

La questione delle coperture vale anche oggi, ma intanto l'idea di una flat tax per le voci variabili dei salari sale nella lista dei desiderata di FdI. Non solo. Come il taglio dell'Irpef per il ceto medio, che Tajani rilancia, anche la detassazione degli stipendi piace a Fratelli d'Italia. L'idea è accolta positivamente dai parlamentari del partito della premier Giorgia Meloni, in scia a quanto anticipato negli scorsi giorni a *Repubblica* dal responsabile economico Marco Orsato, che aveva indicato tra le priorità di FdI per la manovra «la detassazione degli straordinari per au-

mentare la produttività». Sul tavolo c'è una tassa piatta, al 5% o al 10%, per sganciare le componenti non fisse dello stipendio dalla tassazione Irpef ordinaria: il modello a cui si guarda è l'aliquota agevolata applicata sui premi di produttività.

Nel menù delle proposte degli azzurri c'è anche la modifica dell'Irpef premiale, lo sconto alle imprese che assumono e investono. Introdotta in via sperimentale per il 2025 con l'ultima Finanziaria, la misura potrebbe cambiare. A parlare di una revisione è sempre Tajani. E anche questa proposta è condivisa dai Fratelli. Per la maggioranza, «la manovra-mercato» è già finita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'anticipo di uscita ipotizzato da Durigon possibile solo cumulando un reddito medio alto con la liquidazione

IL CASO

di VALENTINA CONTE
ROMA

Usare il Tfr per andare in pensione a 64 anni con 25 di contributi, anziché a 67 anni: è la proposta della Lega da inserire in manovra, al posto delle quote penalizzate e ormai spente. Ma quanti potranno farlo? Pochissimi, dalle prime simulazioni: solo retribuzioni da 1.900 euro netti in su. E nessuno, tra i redditi bassi. Proprio quelli per cui la misura viene concepita, a partire dalle donne e dai giovani (o ex giovani) precari e mal retribuiti.

Abbiamo chiesto a *smileconomy*, società indipendente di consulenza previdenziale, di simulare il meccanismo lanciato dal sottosegretario al Lavoro leghista Claudio Durigon proprio all'evento di *Affari&Finanza* sulle pensioni dello scorso maggio. «I 64 anni possono diventare la nuova soglia della libertà pensionistica», insiste Durigon. Di qui l'idea di estendere questa soglia di uscita - ora riservata ai «contributivi puri» - anche ai «misti», cioè a chi ha iniziato a lavorare prima del 1996. A due condizioni: con 25 anni anziché 20 di contributi e il ricalcolo dell'assegno secondo il metodo contributivo (prendi quanto versi). Il lavoratore può usare il Tfr confluito in Inps per raggiungere la soglia di pensione che serve per uscire prima, alzata dal governo Meloni da 2,8 a 3 volte l'assegno sociale: 1.616 euro lordi.

Le simulazioni ipotizzano la storia di un dipendente del settore privato che compie 64 anni il prossimo anno (classe 1962), con trent'anni di contribuzione alle spalle e un lavoro in continuità dal 1995. La sua retribuzione è cresciuta ogni anno di pari passo con l'inflazione, questa l'ipotesi. Mentre il suo Tfr - lasciato in azienda che a sua volta lo ha trasferito al conto di tesoreria dell'Inps, visto che ha più di 50 dipendenti e non può trattenerlo - è stato rivalu-

In pensione con il Tfr a 64 anni (nati nel 1962 e inizio attività lavorativa nel 1995, in euro)

Situazione	RAL (Retribuzione Annuale Lorda)	Stima reddito netto*	Montante soglia 3x assegno sociale	Stima montante Inps	Montante mancante	Stima montante Tfr	Montante mancante
LAVORATRICI SENZA FIGLI E LAVORATORI							
Ok con Inps	43.785	2.200		412.911	-	-	-
Ok con Inps e Tfr	34.959	1.900	412.911	329.677	83.234	83.234	-
Inps e Tfr non bastano	30.000	1.700		282.910	130.001	71.427	58.574
Inps e Tfr non bastano	26.000	1.500		245.189	167.722	61.903	105.819
LAVORATRICI CON UN FIGLIO							
Ok con Inps	40.866	2.100		385.384	-	-	-
Ok con Inps e Tfr	32.629	1.800	385.384	307.698	77.685	77.686	-
Inps e Tfr non bastano	26.000	1.500		245.189	140.195	61.903	78.292

*valori arrotondati

FONTE: ELABORAZIONI SMILECONOMY, IPOTESI DI CARRIERA CONTINUA DAL 1995 AD OGGI

Pensione a 64 anni, affare per pochi con il Tfr servono 1.900 euro al mese

tato ogni anno dell'1,5% più l'inflazione, come prevede la legge. Per agganciare la soglia (1.616 euro lordi) ed uscire senza bisogno di attingere al Tfr, occorre un montante di 413mila euro, tale da garantire la pensione per la durata della vita media. Un traguardo possibile solo per retribuzioni da almeno 44mila euro lordi - che nel 1995, ad inizio carriera, erano di 24mila euro lordi - pari a 2.200 euro netti di ultimo stipendio.

Tutti quelli che guadagnano almeno 2.200 euro netti ce la fanno da soli: escono a 64 anni. Ma cosa succede a chi ha retribuzioni più basse? Con 1.900 euro netti di stipendio bisogna attingere per forza al Tfr. Un lavoratore di questo tipo ha accumulato con i suoi contributi 330mila euro: ne servono altri 83mila e questi li prende dal suo Tfr trasformato in rendita annuale (come avviene nei

fondi pensione). Il problema sorge per chi guadagna meno di 1.900 euro netti: neanche il Tfr riesce a farli uscire a 64 anni. Con 1.700 euro, mancano 59mila euro. Sommando i contributi Inps (283mila euro) e il Tfr (71mila euro) si arriva solo all'86% del montante. Peggio ancora con 1.500 euro: siamo al 74%, mancano 106mila euro.

Non va meglio alle madri (le donne senza figli hanno gli stessi vincoli degli uomini). Il governo Meloni ha cancellato di fatto l'opzione donna. Ma ha previsto per le madri uno sconto dei valori soglia per l'uscita contributiva a 64 anni. Per chi ha un figlio si scende da 3 a 2,8 volte l'assegno sociale (1.508 euro lordi). Per chi ha due o più figli, si passa a 2,6 volte (1.400 euro lordi). Ma nonostante gli sconti, solo con retribuzioni da 2.000-2.100 euro netti le lavoratrici

riescono ad uscire senza intaccare il Tfr. Se guadagnano tra 1.700 e 1.800 euro devono usare tutta la liquidazione. Con 1.500 euro netti o sotto restano al lavoro fino a 67 anni. Come fa notare Andrea Carbone, economista e partner di *smileconomy*, «abbiamo ipotizzato donne che hanno lavorato per trent'anni senza interruzioni, tranne la maternità». Quante possono vantare questa carriera?

La conclusione è d'obbligo. Lo stesso governo di destra che ha inasprito il valore soglia per tutti (tranne le madri) da 2,8 volte a 3,2 volte dal 2030 (oltre 200 euro in più), ora propone di usare la liquidazione, che è salario differito del lavoratore e della lavoratrice, per riuscire ad agganciare quelle stesse soglie peggiorate. Favorendo, tra l'altro, solo i redditi netti dai 2mila euro in su.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Non va meglio alle madri
Le simulazioni di
smileconomy dimostrano
che avere uno o più figli
non dà particolari
vantaggi

LA BORSA

Banco Bpm guida i rialzi acquisti su Tim

Piazza Affari chiude in rialzo nel giorno del voto di fiducia in Francia (Parigi ha guadagnato lo 0,78%) e nonostante i deludenti dati sull'occupazione negli Stati Uniti. L'indice Ftse Mib sale dello 0,28% a 41.723 punti. La maglia rosa va a Banco Bpm (+3,96%) sulle ipotesi di integrazione con le attività italiane di Crédit Agricole. Bene anche Amplifon (+2,52%), Buzzi

(+2,08%), Interpump (+2,02%) e Bper (+1,64%). Acquisti anche su Tim (+1,48%), Popolare Sondrio (+1,4%), Prysmian (+1,31%) e Unicredit (+1,29%), con rialzi sopra al punto percentuale per Pirelli (+1,26%) e Intesa (+1,1%). In calo Campari (-2,32%) insieme al resto del comparto in Europa. Brillante Fincantieri (+1,76%), in linea con il settore della difesa in Europa.

Variatione dei titoli appartenenti all'indice FTSE-MIB 40
Tutte le quotazioni su www.repubblica.it/economia

I MIGLIORI	I PEGGIORI
BANCO BPM +3,96%	CAMPARI -2,32%
AMPLIFON +2,52%	FERRARI -2,27%
BUZZI +2,08%	STELLANTIS -1,65%
INTERPUMP +2,02%	INWIT -1,37%
BPER BANCA +1,64%	A2A -0,99%



Il ministro Adolfo Urso e l'ad di Stellantis Antonio Filosa. Sopra, Jean-Philippe Imparato, capo Europa

Stellantis frena sull'elettrico "Target europei da rivedere"

Incontro tra il ministro Urso e l'ad Filosa Imparato: "Obiettivi CO2 irraggiungibili nel 2030"

di DIEGO LONGHIN
ROMA

Cambiare rotta. E va fatto subito. Il capo Europa di Stellantis, Jean-Philippe Imparato, lo ripete a Monaco alla vigilia dell'apertura del Salone dell'auto. Gli obiettivi che l'Europa si è posta in termini di decarbonizzazione per il 2030 e il 2035 vanno modificati senza perdere tempo. «I target in termini di CO₂ non sono raggiungibili a meno che non si voglia fare crollare il mercato e mandare in pezzi i bilanci dei costruttori». Parole che escono dalla bocca di Imparato in contemporanea all'incontro a Roma tra l'ad del gruppo italo-francese, Antonio Filosa, e il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso. E ormai le posizioni tra governo e Stellantis sul tema sono identiche.

I tempi delle tensioni con l'ex ad Carlos Tavares sono lontani, d'altronde anche il piano industriale che il manager portoghese aveva fatto, orientato tutto alla batteria, sarà modificato. «L'elettrificazione al 100% entro il 2030 non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato», spiega Imparato. L'aggiornamento sarà presentato nel primo trimestre del 2026 con «una visione a 5 o più probabilmente 10 anni». Anche a Roma si parla di come rilanciare il mercato e la produzione in Europa, dove non si è tornati ai livelli pre-pandemia. E Filosa uscito dal ministero dice: «Incontro cordiale,



con Urso e con il governo dobbiamo lavorare insieme».

All'incontro tra Urso e Filosa c'era anche Roberto Vavassori, il presidente dell'Anfia, l'associazione delle imprese italiane dell'indotto automotive. Tutti e tre chiederanno «con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo strategico in azioni strategiche». Confronto che si apre venerdì, il 12 settembre, a Bruxelles con un primo summit a cui parteciperanno i big del settore, ad iniziare dai rappresentanti dei principali costruttori. Contrari ad una frenata le associazioni ambientaliste e i costruttori solo di vetture a batteria.

Per la prima volta Stellantis e go-

verno escono con posizioni comuni. Nell'incontro è stato approfondito il tema dei veicoli commerciali: «Necessario e urgente rivedere le normative europee, irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria». E poi va favorita la produzione di city car, «un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea».

Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato «di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO₂ di veicoli leggeri e pesanti». Imparato, responsabile Enlarged Europe & European brands di Stellantis, da Monaco dice che «accoglie con favore la discussione strategica sull'evoluzione della normativa in Europa. Ora è tempo di agire rapidamente, se possibile prima della fine dell'anno».

Delusione da parte dei sindacati che si aspettavano di più dall'incontro tra Urso e Filosa. Gianluca Ficco, responsabile automotive della Uilm dice: «Non sembra essere emerso nulla di concreto. Per rilanciare l'automotive servono motorizzazioni adeguate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tribunale di Ivrea
Liq. Giud. 28/2024 R.G.
Giudice Delegato: Dott.ssa Lorenzatti Federica
Curatore: Dott. Ferrari Loranzzi Filiberto

In asta online. Lotto 1- Abitazione con posto auto e piscina ad Alessio (SV), Via a Solva 126. A soli 300 m dal mare. Prezzo base € 1.100.000,00. Lotto 2- Garage doppio ad Alessio (SV), Via Adalasia 3a. Prezzo base € 85.000,00. Termine asta: 30/10/2025 ore 15:00. Per le modalità e i termini di partecipazione vi invitiamo a consultare il sito web: www.gobidreal.it, info@gobidreal.it, +39. 02 86.88.22.69

IN BREVE



TELECOMUNICAZIONI
Musk spinge sul 5G
SpaceX compra le frequenze EchoStar

Elon Musk spinge su SpaceX e acquista le licenze per lo spettro wireless da EchoStar, in una mossa che gli consentirà di ampliare il nascente business della connettività 5G di Starlink con l'obiettivo di mettere fine «alle zone morte di telefonia mobile in tutto il mondo». L'operazione ha un valore di 17 miliardi di dollari, di cui 8,5 in contanti e 8,5 in titoli azionari. L'operazione è un importante passo in avanti per SpaceX: l'intesa infatti le consentirà di gestire i servizi Starlink direct-to-cell su frequenze di sua proprietà invece di affidarsi a quelle affittate da operatori di telefonia mobile come T-Mobile.



AGROALIMENTARE
Diletta Balocco ad la quarta generazione conquista il cda

La quarta generazione prende il timone di Balocco, la storica azienda dolciaria di Fossano, nel Cuneese. Un mese dopo la morte di Alessandra Balocco, presidente e ad del gruppo, è stato nominato il nuovo cda con Ruggero Costamagna come presidente, Diletta Balocco amministratore delegato, Marco Costamagna Head of Financial Strategy, Assunta Pinto e Gianfranco Bessone consiglieri. Diletta, 28 anni, e Marco, 26, rappresentano la quarta generazione della famiglia Balocco. L'azienda nel 2024 ha raggiunto i 257 milioni di euro di fatturato, con una quota di export del 13 per cento.



MODA
Obiettivo 100 milioni per Nero Giardini nei 50 anni di attività

Cinquant'anni di storia per Nero Giardini, che festeggia il traguardo con due giorni di eventi nella sede di Milano e punta a chiudere il 2025 bissando i risultati dell'anno precedente, chiuso con un fatturato di circa 100 milioni di euro. Esclusa, per il momento, la quotazione in Borsa: «Riusciamo ad autofinanziarci», taglia corto il fondatore Enrico Bracalente, presidente e amministratore unico dell'azienda di scarpe. Che parla di «un traguardo importante», tenendo conto delle difficoltà superate negli anni passati, quando più volte, sottolinea, l'azienda ha affrontato «tempi bui» ed è stata quasi a un passo dal fallimento.



TECNOLOGIA
Nexi sbarca in Irlanda al via dal 2026 l'app per i pagamenti

Nexi ha sviluppato Zippay, un'app per i pagamenti digitali account to account in Irlanda. Il sistema nasce dall'accordo con Banking & payments federation Ireland e sarà disponibile dall'inizio del 2026 per i 5 milioni di clienti di Aib, Bank of Ireland e Ptsb. Saranno automaticamente iscritti al servizio, che consente di inviare e richiedere denaro, e di suddividere i pagamenti utilizzando il numero di cellulare dei contatti presenti in rubrica purché anche loro registrati al servizio. Sarà possibile inviare fino a 1.000 euro al giorno e richiederne fino a 500 per ciascuna transazione.

Lavoro morire a 70 anni

Un operaio precipita per 12 metri dal cestello di una gru a Torino
Il collega in ospedale sotto choc
"Non doveva finire così"
Quattro anni fa altre tre vittime nella stessa strada

IL CASO

GIANNI GIACOMINO TORINO

Tra due settimane Yosif Abdel Malak Gamal, per gli amici "Jimmy", avrebbe compiuto 69 anni. Quell'età dove si comincia a tirare le somme della vita e si sogna un po' di tranquillità. Invece per Jimmy non era così.

Ieri mattina, poco dopo le 7,30, era su un cestello, issato su a dodici metri di altezza dal braccio di un camion gru, per affiggere un grosso manifesto pubblicitario sulla facciata di un palazzo, insieme ad un collega.

Improvvisamente Jimmy è caduto nel vuoto ed è morto sul colpo. Un volo pauroso senza la possibilità di aggrapparsi a nulla per cercare almeno di attutire la caduta in un cortile di una casa di accoglienza per donne e ragazze della parrocchia di Santa Monica in via Genova, quartiere Lingotto di Torino. Perché, da quello che risulta agli investigatori, l'uomo non era assicurato al cestello con una imbragatura e non indossava il casco di protezione.

«Povero Jimmy, non doveva finire così. Aveva la moglie e tre figli in Egitto, spediva a loro una gran par-

Yosif aiutava la famiglia rimasta in Egitto
Scartata l'ipotesi di un guasto al macchinario

te di quello che guadagnava, erano molti anni che faceva questo lavoro, era uno esperto, prudente, chissà cosa è successo...» piangeva ieri un suo amico, Yosif Abdel Malak Gamal abitava a Moncalieri, al secondo piano di un alloggio di edilizia convenzionata. Ogni tanto venivano anche i figli a trovarlo. O qualche amico che aveva conosciuto in questi anni torinesi.

Quando i medici e gli infermieri del 118 sono arrivati in via Genova non c'era più nulla da tentare per salvare l'operaio che lavorava alla Posting Service, un'azienda specializzata nella produzione e installazione di basamenti per i cartelloni pubblicitari. Con la vittima sul cestello c'era anche un suo collega di lavoro, egiziano pure lui, che ha assistito alla caduta, senza riuscire a fare nulla. Ha visto Jimmy andare giù di colpo, nel vuoto. È stato trasportato alle Molinette in stato di choc, ma poi è voluto ritornare in quell'angolo di via Genova. In lacrime chiamava il suo



ALBERTO GIACCHINO/REPORTERS

Via Genova
La disperazione del collega di Yosif Abdel Malak Gamal dopo averlo visto cadere nel vuoto. La vittima stava per compiere 69 anni

La strage infinita

Tre morti a Roma
Monza e Catania
Incontro al ministero

Un lunedì nero per gli infortuni su lavoro: oltre all'operaio morto a Torino, altri tre lavoratori hanno perso la vita sul posto di lavoro. Sul tema, questa mattina il ministro Marina Calderone incontrerà i rappresentanti delle imprese e dei lavoratori. A Riposto, in provincia di Catania, è morto in un incidente simile a quello di Torino Salvatore Sorbello, 53 anni, precipitato durante l'apilamento di un capannone. A Monza un operaio di 48 anni è deceduto dopo essere stato schiacciato da un macchinario in un'azienda di valvole industriali, mentre sempre a Monza un altro è rimasto ferito gravemente cadendo da un'impalcatura. Una vittima anche a Roma, un operaio travolto da un macchinario sulla banchina del Tevere. —

da chiarire a questo punto come l'operaio sia potuto precipitare, essendo il cestello protetto da sbarre abbastanza alte su tutti e quattro i lati, proprio per scongiurare incidenti. La dinamica esatta della tragedia potrebbe averla ricostruita il collega della vittima che è stato portato in caserma e sentito per quasi due ore dagli inquirenti.

L'ennesima tragedia sul lavoro ha scatenato le reazioni dei sindacati e della politica e ha riportato subito alla memoria un altro dramma, nel dicembre 2021, quando a poche centinaia di metri di distanza dall'incidente che è costato la vita all'operaio egiziano, morirono altre tre persone: Filippo Falotico, Roberto Peretto e Marco Pozzetti. I tre operai precipitarono da 40 metri di altezza durante le operazioni di montaggio di una gru edile: si verificò il crollo simultaneo della gru e dell'autogrù utilizzata per l'assemblaggio. Tra l'incidente del 2021 e quello di stamattina ci sono 300 metri di distanza. —

amico e compagno di lavoro, sbattendolo i pugni contro un muro. Per più di due ore i carabinieri della stazione Lingotto, insieme ai tecnici dello Spresal, hanno effettuato i rilievi, coordinati dalla pm Sofia Scapellato. È stato aperto un fascicolo per omicidio colposo contro ignoti in violazione delle norme antinfortunistiche. Al momento non ci sono

Nel 2021

Nel dicembre 2021, sempre in via Genova a Torino, un incidente costò la vita a tre operai: Filippo Falotico, Roberto Peretto e Marco Pozzetti precipitarono da 40 metri di altezza durante le operazioni di montaggio di una gru edile, che crollò in strada

iscritti nel registro degli indagati. Il mezzo sul quale lavoravano i due addetti è stato sequestrato e sul corpo del 68enne verrà comunque effettuata l'autopsia per escludere che possa essere stato colpito da un infarto.

Ieri mattina, inizialmente, si era ipotizzato un cedimento del meccanismo che teneva in alto il cestello. Ipotesi che è stata poi scartata:

Quello piemontese non è un caso limite: i dati svelano le mancanze di imprese e politica

Più incidenti tra over 65 e giovanissimi Esposti ai rischi da un sistema distorto

L'ANALISI

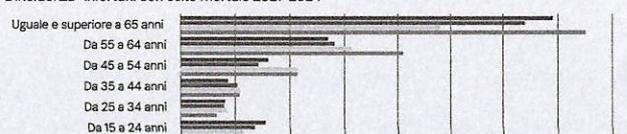
MARCO REVELLI

Ancora via Genova, a Torino. Potremmo dire la "maledizione di via Genova", dove meno di quattro anni fa, nel dicembre del 2021, ad appena trecento metri di distanza, morirono tre operai montatori, anch'essi precipitando nel vuoto. Ora un altro morto sul lavoro si aggiunge alla già lunga lista, i cui nomi compaiono per un giorno sulle pagine dei giornali, e poi scompaiono nel nulla, come se quelle vite non fossero mai state. Come se non avessero peso, nella società del consumo di cose e di uomini.

Il suo nome era Yosif Abdel Malk Gamal, detto "Jimmy", era di origine egiziana, ma ciò che più colpisce è l'età: 69 anni. Un'età in cui un uomo non dovrebbe essere costretto a lavorare appeso a decine di metri d'altezza. Dovrebbe potersi godere la meritata pensione. E d'altra parte il collega che la-

LA FOTOGRAFIA

L'incidenza* infortuni con esito mortale 2021-2024



432 Morti sul lavoro gennaio-luglio 2025
168 Nel tragitto casa-lavoro

244.495 Denunce di infortunio sul lavoro gennaio-luglio 2025

54.979 Nel tragitto casa-lavoro
+2,7% Nella fascia 50-69 anni

Fonte: Inail, Vega Engineering *Morti/milione di abitanti

Withub

vorava con lui, assistendolo da terra, ha 70 anni! Due anziani, su un cantiere di per sé pericoloso.

Basta purtroppo dare un'occhiata alle statistiche in materia per constatare che non si tratta di eccezioni. Di "casi limite". Disponiamo in particolare di due fonti principali: la Relazione annuale dell'Inail relativa al 2024, e il Rapporto dell'Osservatorio Sicurezza sul Lavoro e Ambiente di Vega

Engineering. Dal primo, un po' più generico, si apprende che il numero complessivo degli infortuni sul lavoro nel 2024 è aumentato leggermente rispetto all'anno precedente, con una piccola riduzione nei casi di lavoro in azienda (593mila, -1%) e un aumento più sostenuto (78 mila, +10%) per gli "studenti", misura del prezzo pagato all'aberrazione dei programmi scuola-lavoro. Men-

tre per gli infortuni mortali, l'andamento è pressoché invariato (1.193 casi, 4 in meno) per il lavoro "normale" ma ben 13 casi (5 in più del 2023) per gli studenti.

Più dettagliato, invece, il quadro offerto dalla Vega Engineering, soprattutto per quanto riguarda la distribuzione delle vittime per classi di età. Da esso risulta che la maggiore "incidenza di infortuni con esito mortale" si manifesta nella

fascia di età più anziana (uguale o superiore ai 65 anni: un indice di 133,3 nel 2024, circa 10 punti percentuali in più rispetto all'anno precedente), «in parte spiegabile - commenta il Rapporto - con la minore reattività nelle situazioni di pericolo e con la troppa sicurezza nello svolgere attività abituarie». Il rischio minore si concentra invece tra i 25 e i 34 anni (indice di 15,5, invariato nel tempo) e tra i 35 e i 44 anni (indice 16,9). Tra i giovanissimi, invece - quelli compresi tra i 15 e i 24 anni -, il rischio di morire sul lavoro sale di nuovo, raggiungendo i 30,5 punti. E la cosa non può che suonare come un lugubre giudizio sul modello e sul modo con cui la nostra società - l'impresa, certo, ma soprattutto la politica - si misura con la questione del lavoro e del rapporto tra questo e la vita.

Quelle due categorie, per le quali il rischio di morire lavorando è maggiore, non dovrebbero essere al lavoro. Gli uni perché hanno già dato, gli altri perché devono prepararsi a dare. Esporsi al rischio, o perché logorati dall'età e dalla fatica, o perché ancora inesperti, è sintomo di una distorsione grave. Di un deficit di visione. E di comprensione, il quale si traduce in costi umani inaccettabili in società che si autodefiniscono "avanzate". —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La giornata
a Piazza Affari

**↑ Bene l'industria con Buzzi
Nelle tlc lo sprint di Tim**

La Borsa di Milano in lieve rialzo con l'indice Ftse Mib a +0,28%. Bene le banche con Banco Bpm +3,96%, Unicredit +1,29%, Intesa +1,1%. Tra gli industriali in luce Buzzi +2,08%, Leonardo +0,53% e nelle tlc avanza Tim +1,48%.

**↓ Maglia nera al titolo Campari
Nell'energia debole Enel**

Sul versante opposto dell'istituto frenano le assicurazioni Generali -0,75%. Mala maglia nera va a Campari che cede il 2,32%. Nell'automotive giù Ferrari -2,27% e Stellantis -1,65%. Nell'energia debole Enel -0,37%.



Gli aggiornamenti de "La Stampa" corrono tra edizione digitale e cartacea. Numeri e quotazioni integrali si trovano sulla pagina web del nostro sito internet raggiungibile attraverso il QR Code che trovate qui a destra.

L'incontro tra l'ad di Stellantis e il ministro: "Dialogo sull'auto" Furgoni, minicar, regole Ue Il patto di Urso con Filosa "Ora lavoriamo insieme"

IL RETROSCENA

«**D**obbiamo lavorare insieme». A meno di un trimestre dall'insediamento di Antonio Filosa alla guida di Stellantis, l'amministratore delegato del gruppo ha incontrato per la prima volta il ministro per le Imprese e il Made in Italy, Adolfo Urso. L'appuntamento, a cui ha partecipato anche il presidente dell'Anfia Roberto Vavassori, è stato l'occasione per fare il punto sui temi strategici per il futuro dell'industria auto in Italia e in Europa e per un aggiornamento sulle attività di Stellantis nel nostro Paese. Un incontro che Filosa definisce «cordiale».

L'impegno condiviso è di chiedere «con forza alla Commissione europea di trasformare subito il dialogo in azioni strategiche». In particolare, nel corso del vertice a palazzo Piacentini, è stato approfondi-

Il manager:

"L'esecutivo italiano ha insistito per rivedere le norme europee"

to il tema dei veicoli commerciali, evidenziando «la necessità e l'urgenza di rivedere le attuali normative europee, ritenute irrealistiche e dannose per il futuro dell'industria» spiegano in una nota congiunta. Altro argomento affrontato è stato quello delle modalità per favorire la produzione di autovetture di piccole dimensioni, un segmento di mercato centrale nel nostro Paese, anche attraverso la promozione di un'evoluzione della normativa europea. Urso, Filosa e Vavassori hanno concordato, quindi, «di ritrovarsi a breve per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana e di intensificare nei prossimi giorni il dialogo con la Commissione Europea e gli Stati membri per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti».

2
Miliardi
Gli investimenti
previsti per
gli stabilimenti italiani

6
Miliardi
Gli acquisti di Stellantis
dai fornitori italiani
per quest'anno

Alla base della rinnovata intesa con il governo c'è il Piano Italia, che Filosa ha definito «una svolta per il Paese, perché la produzione era calante e ora il piano prevede un rilancio attraverso soprattutto la Fiat 500 ibrida di Mirafiori e la Nuova Jeep Compass di Melfi, oltre alla gamma di vetture che faremo in tutti gli stabilimenti italiani». L'ad ha ribadito che «è mia ferma intenzione continuare questo dialogo con Governo e istituzioni. Per altro, proprio il governo italiano è stato tra i più insistenti in Europa sulla necessità di rive-

Il confronto
Il ministro
delle Imprese
e del Made in
Italy, Adolfo
Urso, con l'ad
di Stellantis,
Antonio
Filosa, durante
l'incontro
di ieri



IMAGO/ECONOMICA

dere le regole e lo ringraziamo per questa sua visione molto realistica». Sul piatto restano i 2 miliardi di euro in investimenti per gli stabilimenti italiani e 6 miliardi di euro per acquisti da fornitori italiani nel 2025.

Nell'ambito dell'interlocuzione con il parlamento, Filosa ha anche incontrato Alberto Luigi Gusmeroli (Legambiente), presidente della commissione Attività produttive di Montecitorio. «Il confronto - sottolinea il deputato - si è incentrato sui modelli da produrre in Italia, prioritari nell'ottica di preservare il futuro degli stabilimenti». All'ad, Gusmeroli ha anche richiesto di intervenire in audizione, «ottenendone la conferma della disponibilità dopo la presentazione del nuovo piano industriale» prevista per inizio 2026, durante il Capital Markets Day.

Critici il M5s e Avs. «Sulle vicissitudini di Stellantis»

Jean-Philippe Imparato "Ci stiamo impegnando al massimo Rispetteremo i tempi del piano Italia"

Il responsabile Europa del gruppo: "Bruxelles agisca subito e il governo tagli i costi dell'energia"

L'INTERVISTA

CLAUDIA LUISE
INVIATA A MONACO

«**D**obbiamo passare dalle parole ai fatti per evitare che il settore automotive si schianti». Jean-Philippe Imparato, responsabile per l'Europa di Stellantis, parla allo Iaa Mobility 2025, il Salone dell'auto di Monaco di Baviera, dove Stellantis ha uno spazio dedicato a Leapmotor e Opel (per il marchio cinese è stata svelata in anteprima mondiale la B05 e c'è stata la prima europea della B10, per quello tedesco ci sono state le anteprime mondiali dell'Opel Corsa Gse Vision Gran Turismo e dell'Opel Mokka Gse). Cosa deve fare l'Ue per risolvere l'automotive? «Gli obiettivi fissati dall'Europa per il 2030 e 2035 non sono più raggiungibili, a meno che non si ipotizzi di andare incontro a un crollo del mercato di circa il 30% o al tracollo finanziario di tutti i produttori in Europa. Questo non è fattibile. Quindi, accogliamo con grande favore la discussione strategica



Jean-Philippe Imparato

sull'evoluzione della regolamentazione: è una discussione importante. C'è un tempo massimo oltre il quale può essere troppo tardi? «Abbiamo lanciato l'allarme, abbiamo discusso, abbiamo elaborato proposte molto ben circostanziate con i nostri colleghi e con le autorità di Bruxelles. Penso, e pensiamo, che ora sia il momento di agire. Direi in fretta. Prima della fine dell'anno, se possibile, anche perché noi stiamo stilando il business plan per il 2026 e ancora non sappiamo a quanto potrebbero ammontare le sanzioni. Come facciamo? Crede che ora ci sia una maggiore apertura della politica? «Dopo la presentazione del piano Italia, lo scorso 17 dicembre, devo dire che è cre-

sciuto molto il supporto nel Paese e questa è una bella notizia. Anche in Francia e in Germania c'è una buona sensibilità. Ma ora serve avere lo stesso livello di ascolto in Europa. Per questo dobbiamo mandare tutti un messaggio allineato e fare squadra con l'Accea. Le discussioni strategiche della Commissione Ue iniziano venerdì. C'è qualche correttivo che si può adottare subito? «Oggi in Europa circolano 256 milioni di auto. Questo parco auto invecchia di un mese all'anno. L'invecchiamento medio è di 12 anni. Tra questi 250 milioni di auto, 150 milioni hanno più di 10 anni. Quindi, invece di puntare solo sul nuovo mercato dei veicoli elettrici a batteria (Bev), puntiamo sul rinnovo di questo parco auto». C'è qualcosa che può fare invece da sola l'Italia? «L'Italia ha fatto tanto, non c'è dubbio. Ma potrebbe intervenire sul costo dell'energia. Nella competizione con la Spagna, è un elemento che pesa molto. Ridurlo è una priorità assoluta». Come procede il vostro piano per l'Italia? «Lavoriamo per rispettarlo e lo rispetteremo. Fare-

mo tutto quello che abbiamo detto, a partire dalla Fiat 500 ibrida che arriva novembre e crediamo possa generare volumi interessanti. Entro un mese, poi, lanceremo la nuova Jeep Compass a Melfi e abbiamo confermato che la prossima generazione di Ducato si farà ad Atessa». Come state modificando il piano industriale del gruppo? «Molti contenuti del piano Dare Forward 2030 sono ancora validi e possono essere confermati. Alcuni cambieranno. Un punto è che l'elettrificazione al 100% al 2030 non è più raggiungibile per ovvie ragioni di evoluzione del mercato. Quindi presenteremo entro il primo trimestre 2026 una sorta di evoluzione di questo piano». Ci sono investimenti tecnologici che intanto avete sospeso? «Abbiamo deciso di mettere in pausa lo sviluppo della guida autonoma di livello 3 per ora, perché il mercato non è pronto a sostenere i costi di questo tipo di sviluppo. Questa prudenza fa parte dell'aggiornamento del nostro piano Dare Forward 2030». —

**Il rilancio attraverso
la Fiat 500 ibrida
di Mirafiori e la Nuova
Jeep Compass di Melfi**

tis Urso viene da un triennio di chiacchiere e di immobilismo» sottolineano i deputati M5S in commissione Attività produttive che insistono sulla necessità di ricevere risposte sulla gigafactory di Termoli. Mentre per il vicecapogruppo alla Camera di Avs, Marco Grimaldi, è necessario «un piano industriale vincolante, che dica dove si produce, cosa si produce e con quali garanzie occupazionali». E Gianluca Ficco, segretario nazionale Uilm, conclude: «Per superare il ricorso alla cassa integrazione occorre completare le assegnazioni di vetture ibride a tutte le fabbriche italiane. Quanto a Urso, sarebbe il caso che desse seguito lavoro istruttorio già svolto insieme, sgravando il costo dell'energia, rifinanziando i contratti di espansione per favorire un ricambio professionale e sostenendo l'indotto». CLA.LUI. —

IL MONDO IN BILICO

40

I giorni di viaggio necessari per andare da Shanghai a Rotterdam passando dal Canale di Suez

25

Giorni di viaggio necessari per raggiungere i Paesi europei con i collegamenti ferroviari

L'ANALISI

MARIO DEAGLIO



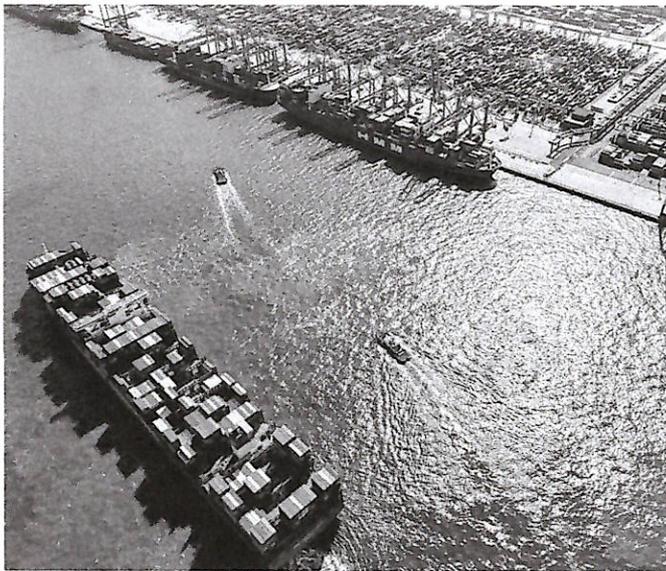
Migliaia di donne e uomini in armi, tutti perfettamente allineati tanto da fare invidia alle sfilate dei più sofisticati eserciti del mondo; e decine di nuovi tipi di armi supertecnologiche di alcune delle quali non si era mai sentito parlare. Il tutto, in apparenza, per celebrare la vittoria sul Giappone di ottant'anni fa, nel 1945, dovuta, tra l'altro, soprattutto agli americani. Che cosa si nasconde dietro a tutto questo gigantesco "show" che ha colto l'attenzione generale dei mezzi di comunicazione mondiale?

Alla base ci sono due elementi importanti per il mondo nel quale viviamo e in cui saranno destinati a vivere i nostri figli e nipoti. Il primo è il mutamento climatico, anche se il Presidente degli Stati Uniti e alcune compagnie petrolifere hanno spesso sostenuto che non esiste. E invece esiste, eccome, tanto da rendere oggi percorribili da grandi navi mercantili alcune rotte marittime finora ostruite dai ghiacci. Secondo il "Southern China Morning Post", il giornale cinese che da 122 anni viene pubblicato in inglese a Hong Kong, tra una quindicina di giorni, e precisamente il 20 settembre, una compagnia di navigazione cinese lancerà il primo servizio regolare di container dall'Asia all'Europa Settentrionale utilizzando la "rotta artica". Tre grandi porti cinesi - il principale Shanghai - saran-

La "via polare della seta" collegherà Shanghai a Rotterdam e Felixtowe (Gran Bretagna) in appena 18 giorni

no collegati con Rotterdam, Amburgo, Danzica in Polonia e Felixtowe in Gran Bretagna con soli 18 giorni di viaggio, contro i 40 giorni necessari finora, con un itinerario che percorre lo Stretto di Malacca e il canale di Suez, e i 25 giorni necessari per il collegamento ferroviario con l'Europa.

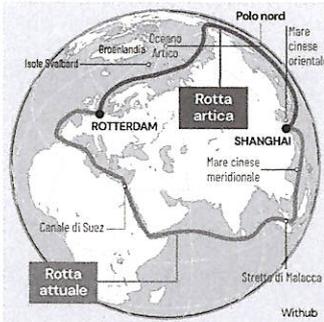
Una sorta di "via polare della seta", quindi, che costeggia la Siberia senza farvi scalo, una variante della "via della seta" alla base della politica commerciale internazionale di Pechino negli ultimi decenni. Sufficiente, se avrà successo, a modificare la geografia commerciale del mondo e soprattutto quella dell'Europa. Oltre alla Cina, anche Paesi come il Giappone e la Corea del Sud potrebbero essere interessati a utilizzare questa nuova rotta, per i loro commerci con l'Europa. L'Europa, d'altra parte, potrebbe farne uso in senso contrario per le proprie esportazioni verso una buona



Passaggio in Siberia. La tratta metterà in ombra gli scali del Mediterraneo (in foto il porto di Qingdao)

La guerra dei porti

La Cina lancia una nuova rotta artica per l'Europa. Così cambia la geografia commerciale del mondo



parte dell'Asia, il che ridurrebbe sensibilmente l'importanza dei porti del Mediterraneo. Naturalmente tutto questo richiederà del tempo, ma, se i primi viaggi commerciali avranno successo e i ghiacci non saranno più un ostacolo insuperabile, le premesse per un riequilibrio economico del pianeta daranno a Pechino un ruolo politico, oltre che economico, ben superiore a quello attuale. Tanto per rendere più convincente questo discorso, perché quindi non mostrare al mondo missili, carri armati, armamenti laser di nuova tecnologia sui quali si era finora mantenuto uno strettissimo riserbo?

Se questa è indubbiamente una faccia della Cina - e del suo desiderio di contare di più sul piano mondiale - di cui è assolutamente necessario tener conto, un'altra faccia, non proprio brillante, è stata posta in luce da "The Econo-

mist" quasi contemporaneamente alla sfilata di Pechino. Si tratta di una "malattia economica" molto nota di cui soffre la Cina e che rischia di diffondersi in tutte le principali economie asiatiche. Questa malattia si chiama "deflazione". La Cina, infatti, si trova a disporre di una sovracapacità produttiva e ad avere difficoltà a impiegarla tutta. Il settimanale britannico mostra come gli indici dei prezzi cinesi alle esportazioni (per le quali si ritiene normalmente non allarmante, anzi indice di aumento di produttività, un rialzo non superiore al 2 per cento all'anno) siano fortemente scesi nell'ultimo anno: la causa principale viene appunto indicata nella sovracapacità produttiva cinese.

Accanto alle super-sfilate militari, il simbolo della Cina di oggi è rappresentato dai quartieri non finiti, dagli edifici abbandonati a metà in molte grandi città, dalla fine del boom basato sull'immigrazione dalle campagne (un movimento simile a quello che sostenne l'economia italiana dalla fine della seconda guerra mondiale agli inizi degli anni sessanta, con spostamenti massicci di persone dalle campagne alle città). Il singolo caso più importante è dato, inoltre, dai 300 miliardi di debito del colosso edilizio Evergrande, costretto a dichiarare fallimento nel 2023.

Da allora, anche a seguito del Covid, l'economia cinese è andata avanti a tassi di crescita nettamente inferiori a quelli ai quali Pechino era abituata, che ne hanno fatto un colosso dell'economia mondiale. Ora, per continuare a vendere all'estero, soprattutto ai suoi vicini asiatici, la Cina deve, in molti casi, tagliare i

È il cambiamento climatico a rendere percorribili da grandi navi mercantili alcune rotte marittime finora ostruite dai ghiacci

prezzi alle esportazioni: questo ribasso colpisce soprattutto le altre economie asiatiche, esse stesse non proprio in buona salute, e potrebbe trascinare con sé tutto il pianeta. L'aumento delle spese per la difesa, così chiaramente visibile alla parata militare di Pechino, può essere letto come un tentativo di reagire a una situazione simile. Sarebbe coerente con la creazione di una nuova moneta mondiale della quale si parla molto.

In un discorso al Forum di Davos del 2017, che a suo tempo fece sensazione, Xi Jinping diede la sua formale accettazione a una forma di globalizzazione largamente contenente un certo numero di elementi capitalistici, che non fosse semplicemente la fotocopia del sistema euro-americano. La sfilata di Pechino potrebbe essere un altro passo in questa direzione. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

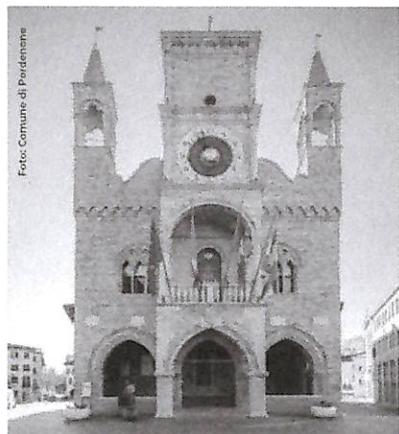


Foto: Comune di Pordenone

PORDENONE
Capitale italiana della Cultura 2027



Inquadra il QR CODE e comincia il tuo viaggio

#visitfv

PORDENONE, C'È TUTTO UN MONDO
CAPITALE ITALIANA DELLA CULTURA 2027

C'È TUTTO UN MONDO DI CULTURA A PORDENONE

Pordenone, città che sorprende! Un territorio dove convivono arte antica e fumetti, tradizione e musei contemporanei, piccoli borghi ed eventi internazionali, sapori autentici con uno sguardo rivolto al futuro.

Un mosaico culturale unico, in Friuli Venezia Giulia.

C'è tutto un mondo di cultura e un intero territorio da raccontare nella nuova capitale 2027

IO SONO FRIULI VENEZIA GIULIA

www.turismofvg.it

Biffi: «Un piano Ue e sprint sulla tecnologia per restare competitivi»

Il Forum di Assolombarda e A2A. Dai dazi danni possibili fino a 23 miliardi Tasca: «Europa unica strada, necessarie alleanze tra pubblico e privato»

Luca Orlando



Fare i conti con la realtà e ripensare la competitività globale. Il titolo dell'intervento del Nobel dell'economia Joseph Stiglitz sintetizza il quadro di fondo davanti alle imprese. Fatto di dazi e incertezze geopolitiche. In presenza di una svolta nel modello di globalizzazione, della transizione green e di quella digitale, della messa in discussione delle storiche alleanze politiche e commerciali, quadro reso ancora più fluido e incerto dopo il vertice di Tianjin con il nuovo asse sancito tra Cina, Russia e India. «Scenario complesso – spiega il presidente di Assolombarda Alvisio Biffi – che richiede risposte straordinarie per mantenere la competitività delle nostre imprese e del nostro territorio».

Temi critici quelli posti al centro del dibattito nell'evento promosso dalla prima territoriale di Confindustria in collaborazione con A2A, Forum sulla Competitività che vuole stimolare una riflessione sistemica sul futuro dell'industria italiana ed europea e sulla capacità del nostro continente di definire una traiettoria autonoma, riaffermando il proprio ruolo da protagonista.

Un primo ostacolo è rappresentato dai dazi, (il 71% degli italiani, racconta la direttrice di Euromedia Research Alessandra Ghisleri, vede un impatto importante sull'Italia) che potrebbero arrivare a penalizzare l'export fino a 23 miliardi. Gap, stima Assolombarda, a cui si aggiunge l'impatto della svalutazione del dollaro, mancati incassi per 400 milioni di euro nella sola Lombardia. «L'accordo con gli Usa – commenta Biffi – ha ridotto l'incertezza ma non le preoccupazioni. Per questo diventa vitale per le imprese rafforzare i rapporti con nuove aree di crescita come India, Golfo Persico, Australia, Canada e Mercosur: solo quest'ultimo ha un mercato

da 720 milioni di consumatori. Le conseguenze dei dazi imposti dall'amministrazione Usa e gli esiti del recente vertice di Tianjin rappresentano cambiamenti epocali, che mettono in discussione la forza dell'Occidente e pongono l'Europa in una posizione di forte debolezza». Come reagire?

La via da percorrere è quella dell'innovazione, con nuovi investimenti in tecnologie che possono fare da traino anche al recupero della produttività. «Se la competizione tecnologica è la nuova geopolitica- spiega - , in questa partita l'Europa non sta giocando. L'unico modo per tornare in gioco è fare un piano europeo per investire subito grandi risorse in innovazione e soprattutto IA, che è la tecnologia del prossimo secolo. Serve un'Europa unita, che metta in campo un piano straordinario di politica industriale con politica e imprese impegnate nella stessa direzione per salvaguardare la nostra competitività con investimenti rilevanti che per ora non vediamo».

Azioni nuove da indirizzare anche verso la creazione di un mercato unico dell'energia - spiega il presidente di A2A Roberto Tasca - strada che può portare ad una riduzione dei prezzi. «C'è un grande cambiamento nell'ordine mondiale – aggiunge – e l'unica dimensione valida per l'emancipazione stabile del nostro paese è quella europea. Garantire competitività e fronteggiare le sfide globali comporta una chiamata all'azione concreta e la necessità di un approccio sistemico in grado di creare, nel Paese e in Europa, alleanze trasversali tra pubblico e privato. Le imprese hanno l'occasione e la responsabilità di governare i processi trasformativi che interessano i territori in cui operano. Un esempio concreto è l'opportunità creata dai data center: strutture strategiche la cui crescita può rendere la digitalizzazione una risorsa condivisa se accompagnata da una visione chiara. Dai data center può arrivare un contributo alla decarbonizzazione dei centri urbani: recuperando il calore generato è possibile fornire energia termica a oltre 800.000 famiglie grazie alle reti di teleriscaldamento. Una soluzione che abbiamo già sperimentato a Brescia e che presto implementeremo a Milano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto, Governo con Stellantis e filiera per cambiare le regole Ue

Carmine Fotina Filomena Greco



Stellantis prova a rafforzare il fronte comune in Europa con il Governo italiano e l'industria made in Italy dell'auto. Un passaggio chiave è stato l'incontro che si è svolto ieri tra il ceo Antonio Filosa, il ministro Adolfo Urso e Roberto Vavassori, presidente dell'Anfia, l'associazione della filiera delle imprese del settore. In agenda c'era soprattutto il dialogo con Bruxelles e l'urgenza di rivedere target e tempistiche della decarbonizzazione al 2035, ma è inevitabile che i riflettori siano accesi anche sulla situazione degli stabilimenti italiani del gruppo e sulle misure per rilanciare il settore.

Il quadro è complesso, con dosi massicce di ammortizzatori sociali su tutte le fabbriche, da Mirafiori a Melfi, passando per Atesa, e volumi in picchiata rispetto all'anno scorso, con cali tra il 20 e il 30%. Il passaggio dalla vecchia alla nuova generazione di modelli sta pesando, un fattore che insieme alle incertezze del mercato, giù del 20% rispetto al 2019, e ai problemi legati alla transizione, sta mettendo alla prova l'intero sistema.

«Con il ministro Urso è stato un incontro cordiale, dobbiamo lavorare insieme» ha commentato a margine il ceo del gruppo Stellantis Antonio Filosa, uscendo dalla sede del ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit). Dopo una serie di incontri con esponenti del Governo francese, Filosa ha fatto tappa in Italia. Il Piano Italia presentato a dicembre scorso, come ribadito nell'intervista rilasciata al Sole 24 Ore e uscita domenica 7 luglio, resta al centro del rilancio della produzione in Italia, «i volumi arriveranno grazie alla salita dei nuovi lanci, a cominciare dalla Jeep Compass di Melfi e dalla Fiat 500 ibrida di Mirafiori». Mentre in Europa la partita è tutta concentrata sul superamento del bando ai motori elettrici, alla revisione dei target e all'introduzione di forme di flessibilità. Il nuovo numero uno di Stellantis presenterà a ridosso del primo trimestre del 2026 il nuovo Piano industriale per il Gruppo. «Alcuni punti del Piano Forward 2030 probabilmente cambieranno - ha anticipato

Jean-Philippe Imparato, responsabile Enlarged Europe & European brands di Stellantis, durante una tavola rotonda in vista dell'apertura, oggi, del Salone della Mobilità di Monaco - uno di questi sarà l'elettrificazione al 100% entro il 2030, che non è più raggiungibile, per ovvie ragioni legate all'evoluzione del mercato».

Il governo, dal canto suo, si deve impegnare su un triplo fronte. C'è il Piano Italia di Stellantis, oggetto ieri di un aggiornamento nella riunione al ministero. C'è poi la partita delle regole europee. Terzo punto, e non meno importante, va sbloccato quell'arsenale di misure per supportare il settore che era stato promesso al tavolo dello scorso marzo, per rimediare almeno in parte al clamoroso taglio di 4,6 miliardi di euro che era stato effettuato nella legge di bilancio. Il Dpcm che ripartisce una nuova tranche del Fondo automotive è stato preparato nei mesi scorsi dal Mimit ma non ha ancora ottenuto il concerto del ministero dell'Economia. Quanto al pressing per rivedere la regolamentazione, il ministero, Stellantis e Anfia - in un comunicato congiunto, a mostrare compattezza - hanno messo in evidenza la necessità di rivedere le attuali normative in tema di veicoli commerciali e di «favorire la produzione di auto di piccole dimensioni», anche qui passando per un'evoluzione regolamentare. Nei prossimi giorni, è la linea comune, sarà intensificato il dialogo con la Commissione e gli altri Stati membri «per ripristinare la neutralità tecnologica e prevedere flessibilità nelle regolamentazioni CO2 di veicoli leggeri e pesanti», passando ad «azioni strategiche». Mimit, Stellantis e Anfia preannunciano inoltre un nuovo incontro a breve anche «per esaminare l'aggiornamento dello studio sulla competitività e le prospettive della filiera italiana». Bisognerà capire se, nel frattempo, saranno arrivati dal Tesoro segnali concreti per sbloccare la nuova tranche di interventi per il settore. Al tavolo di marzo, il Mimit preannunciò un pacchetto da 1,6 miliardi di euro per il solo 2025, con 200 milioni da impiegare per un credito d'imposta sulla ricerca ritagliato sulle esigenze dell'automotive. Sul piatto ci sarebbero anche incentivi dedicati per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri. Ma è tutto ancora da rendere operativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA