



CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MERCOLEDI' 20 MAGGIO 2026

Fuoco in azienda spento dai dipendenti: il plauso

Pontecagnano

Alessandro Mazzaro

Momenti di paura nella tarda mattinata di ieri in zona industriale. Un incendio è divampato nello stabilimento della Sada Packaging, azienda leader nel settore del cartone ondulato e della cartotecnica. Le fiamme hanno avuto origine in prossimità di un cancello esterno situato in via Salvemini, propagandosi rapidamente all'interno dell'area destinata allo stoccaggio dei cartoni avviati al macero. Non appena avvertito il pericolo, gli operai che in quel momento erano di turno si sono recati nel punto interessato e sono riusciti a contenere il rogo prima che si estendesse ad altri reparti dello stabilimento. Sul posto, successivamente, i vigili del fuoco, che hanno spento definitivamente le fiamme, e i Carabinieri della Compagnia di Battipaglia. Per fortuna non si sono registrati feriti né conseguenze particolari per gli impianti, visto che sono andati a fuoco soltanto gli scarti della lavorazione già pronti per essere reimmessi nel ciclo produttivo. La bonifica dell'area dal materiale bruciato si è conclusa nel primo pomeriggio e alle 15 la produzione è ripresa a pieno regime. Sono in corso le indagini per accertare le cause dell'incendio. Un elemento che potrebbe rivelarsi determinante è rappresentato dalle immagini acquisite dalle telecamere di videosorveglianza installate nella zona, al vaglio degli inquirenti. Da quanto emerso dai primi rilievi, ad aver innescato l'incendio potrebbe anche essere stato un mozzicone di sigaretta lanciato da un'auto in corsa. Sul luogo dell'accaduto anche Antonello Sada, presidente della holding dell'omonimo gruppo e numero uno di Confindustria Salerno: «Voglio rivolgere un plauso eccezionale alla nostra squadra di primo intervento e agli operatori dei macchinari. I nostri ragazzi sono stati encomiabili: per i primi minuti hanno affrontato condizioni difficili. Sono giunto sul posto poco dopo e ho potuto constatare il loro coraggio». «L'incendio - aggiunge Maria Eugenia Sada, direttore acquisti del gruppo - è partito dall'esterno per poi propagarsi all'interno, raggiungendo l'area della pressa e della carta da macero, una zona ovviamente critica per l'alta infiammabilità del materiale. Fortunatamente, grazie all'intervento dei nostri addetti, scattato appena un minuto dopo l'innescò, l'impianto principale non è stato intaccato. Grazie anche alle forze dell'ordine e ai vigili del fuoco. Le fiamme hanno distrutto solo le balle di carta che erano in partenza per il macero».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Servizi di igiene urbana, esperti e istituzioni a confronto

IL CONVEGNO

Fare il punto sulle regole che governano il sistema dell'igiene urbana in Italia, analizzare le criticità ancora aperte e condividere esperienze amministrative capaci di produrre risultati concreti. È questo l'obiettivo del convegno "Efficienza nei servizi di igiene urbana: quadro normativo e sfide per il futuro", in programma questa mattina, martedì 19 maggio, a partire dalle ore 9:30, presso il Salone Bottiglieri di Palazzo Sant'Agostino, a Salerno. L'iniziativa è promossa dalla Fondazione Bardascino e organizzata da Global Academy, con il patrocinio della Provincia di Salerno, di AssoAmbiente e di Confindustria Salerno. Il convegno nasce dalla necessità di approfondire il quadro normativo che disciplina i servizi di igiene urbana, con particolare attenzione alla regolazione Arera, oggi centrale nella definizione dei costi, dell'organizzazione e degli standard qualitativi del servizio. Un sistema normativo sempre più articolato, che richiede ai Comuni competenze tecniche, capacità di pianificazione e modelli amministrativi efficienti. Accanto agli aspetti normativi, il confronto punterà anche sulle esperienze territoriali che hanno prodotto buone pratiche nella gestione ambientale, attraverso il racconto diretto di amministratori locali impegnati quotidianamente nell'organizzazione dei servizi pubblici. I lavori prenderanno il via alle ore 10 con i saluti istituzionali di Giuseppe Parente, presidente della Provincia di Salerno; Annarita Bruno, amministratore di Global Academy; Chiara Cecchetti, responsabile Regolazione e Spl di AssoAmbiente; Lina Piccolo, vicepresidente di Confindustria Salerno con delega all'ambiente; Giovanni Coscia, presidente Ente d'Ambito Salerno e Vincenzo Bennet, amministratore unico di Salerno Pulita Spa.

IL FOCUS

Seguirà una sessione dedicata alle testimonianze dei "Comuni virtuosi", con gli interventi dei sindaci Francesco Squillante (Sarno), Stefano Pisani (Pollica), Martino D'Onofrio (Montecorvino Rovella), Giuseppe Lanzara (Pontecagnano Faiano) e Mimmo Volpe (Bellizzi). Previsto anche l'intervento di Cosimo Bardascino, presidente della Fondazione Bardascino. La parte conclusiva del convegno sarà invece dedicata all'approfondimento tecnico della normativa Arera, con i contributi dell'ing. Francesco Causo, amministratore di Vitruvio Srl.; dell'architetto Francesca Ciancimino, responsabile dell'Ufficio Ambiente del Comune di Bellizzi; e del dottor Giuseppe Arcieri, funzionario Ente d'Ambito Rifiuti Salerno. A moderare i lavori sarà Antonio Del Vecchio, giornalista del Gruppo Stratego.

re.cro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stop Fonderie Pisano, Regione nel mirino

L'advisor della proprietà e la Fiom in coro: «Vogliono ancora questa fabbrica in Campania?»

Che la vertenza delle Fonderie Pisano fosse diventata questione nazionale è stato evidente fin dall'avvio del tavolo al Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Ed è emerso ancor con più evidenza quando, appena concluso l'incontro a Roma, il ministro Adolfo Urso, ha subito dichiarato la volontà di voler seguire i passaggi tecnici per la realizzazione del nuovo impianto. Resta fondamentale, però, il ruolo della Regione Campania che dovrebbe indicare la destinazione della nuova fabbrica green oltre ad essere fondamentale per l'attivazione degli ammortizzatori sociali.

Ma «la Campania vuole ancora industria sul suo territorio? Il Mimit sostiene il progetto, Invitalia è al lavoro, il Consiglio di Stato ha lasciato aperta la strada del riesame. C'è una domanda che questa vicenda impone al territorio, alle istituzioni regionali e a chi lo rappresenta, e che merita una ri-

sposta chiara: la Campania è ancora interessata a ospitare imprese industriali nel settore della metallurgia pesante? Non è una domanda retorica», è l'interrogativo posto in una nota da **Dino Giordano**, advisor strategico di Fonderie Pisano & C. S.p.A. per la gestione del tavolo di crisi. «Esiste il sostegno del Governo, esiste un progetto industriale concreto. Manca un'area di circa 50mila metri quadrati, in un territorio - quello campano - che di aree dismesse ne ha a decine. Appare paradossale - continua Giordano - oltre che difficile da spiegare, che la Regione non riesca a indicare un sito idoneo in provincia di Salerno. Dietro questa vertenza ci sono circa 140 famiglie di lavoratori diretti e un indotto. Da una parte c'è un'impresa pronta - oggi, non domani - a garantire loro occupazione stabile in un impianto moderno e sostenibile. Dall'altra c'è chi propone gli ammortiz-



Le Fonderie Pisano

zatori sociali: uno strumento che, per quanto dignitoso nella transizione, non dà futuro a nessuno e scarica sulla collettività il costo di una scelta che le istituzioni locali hanno il potere di evitare. Il lavoro non si difende con la cassa integrazione».

Una posizione, quella della Regione, criticata anche nella nota delle Segreterie nazionali e regionali delle Fiom Cgil. «Il Mimit ci informa di aver preso contezza dei progetti relativi al nuovo impianto della fonderia e di aver attivato Invitalia per i possibili strumenti

utili. Per conto suo, la Regione non ha dato informazione né per quanto riguarda possibili siti idonei ad ospitare un nuovo impianto né tantomeno percorsi chiari per affrontare la situazione dei lavoratori. L'azienda, nel frattempo oltre a manifestare di avere progetto e risorse per un nuovo impianto secondo le migliori tecnologie disponibili, pone il problema che non può tenere ancora per molto tempo i lavoratori a totale carico proprio», il quadro descritto dalla Fiom. «Abbiamo ribadito le nostre posizioni storiche in merito alla necessità che quanto prima venga cantierizzato un nuovo impianto e si affronti la situazione senza che i lavoratori vengano licenziati o abbiano problemi salariali. Ora serve l'impegno dell'azienda e delle istituzioni per trovare una soluzione senza pregiudiziali e con spirito di collaborazione che tuteli lavoro e ambiente».

Intanto stamattina i lavoratori si confronteranno in un'assemblea a cui intervengono la segretaria generale della Fiom Cgil Salerno, **Francesca D'Elia**, il coordinatore nazionale Siderurgia della Fiom Cgil, **Loris Scarpa**, e il segretario generale della Fiom Campania, **Massimiliano Guglielmi**. La proprietà comunque è stata convocata al Ministero tra 10 giorni per un incontro tecnico, con la partecipazione del ministro Urso, e poi tra altri 10 giorni per un confronto con tutte le parti. Confronto che non potrà non tenere conto del dispositivo della quarta sezione del Consiglio di Stato che, confermando la sentenza del Tar Salerno e in attesa dell'udienza di merito, ha sancito la legittimità del provvedimento di diniego dell'Aia della Regione Campania, chiudendo nei fatti lo stabilimento di Fratte.

Eleonora Tedesco

Aeroporto, c'è anche Iberia «Ridurre la tassa d'imbarco»

La compagnia spagnola sceglie lo scalo a causa dei lavori previsti a Capodichino

L'INFRASTRUTTURA

Brigida Vicinanza

Da una pista all'altra ma sempre nella stessa famiglia Gesac. Comincia la nuova programmazione delle compagnie aeree che volano quotidianamente su Capodichino che da novembre - quando l'aeroporto partenopeo sarà interessato dai lavori già programmati di riqualifica profonda della pista - hanno scelto di spostare di qualche chilometro i propri decolli e atterraggi. È il caso di Iberia che ha messo in vendita la tratta giornaliera da e verso Madrid da novembre 2026 proprio dal Costa d'Amalfi e del Cilento. E in attesa delle altre ma soprattutto in attesa di rivedere WizzAir nel 2027, ai nastri di partenza c'è Aeroitalia che partirà dall'aeroporto di Salerno da dopodomani, basando un aeromobile (il primo) proprio sulle piste salernitane.

IL TAVOLO

In sintesi, per rilanciare serve (anche) attrarre e soprattutto fare squadra in un'ottica di sinergia. E per farlo bisogna mettere sul tavolo le condizioni giuste affinché l'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi e del Cilento possa realmente (ri)decollare e crescere. Il tavolo, in questo caso, è quello della Regione Campania, che in questi giorni (si spera ad inizio del prossimo mese) potrebbe deliberare la disapplicazione dell'addizionale comunale sui diritti d'imbarco dell'aeroporto situato tra Bellizzi e Pontecagnano, a gestione Gesac, ristorando proprio i comuni su cui insiste l'infrastruttura e promuovendo come tanti altri scali italiani una nuova visione e soprattutto una nuova e duratura fase. La questione è ancora aperta così come i dialoghi e i confronti ma l'impegno, da parte del vicepresidente e assessore ai trasporti di palazzo Santa Lucia Mario Casillo insieme al collega al turismo Enzo Maraio, non manca. Si seguirebbe così la scia degli altri aeroporti minori che hanno già disapplicato l'addizionale comunale, i cui benefici sono ben visibili con un incremento di investimenti proprio sugli scali che hanno adottato una sorta di nuovo piano di ridimensionamento economico. Trieste, Parma, Rimini, Forlì, Lametia Terme, Crotone, Reggio Calabria, Comiso, Pantelleria e Trapani: tutti aeroporti con meno di 1 milione di passeggeri all'anno - come Salerno - che stanno vivendo gli effetti positivi in termini di incremento dei collegamenti, crescita del traffico passeggeri e maggiore attrattività territoriale. In pratica, l'addizionale comunale sui diritti di imbarco, attualmente pari a 6,50 euro per ogni passeggero in partenza, è inclusa nel prezzo del biglietto, incassata dalle compagnie, versata ai gestori aeroportuali e poi allo Stato. Negli aeroporti sotto il milione di passeggeri l'addizionale aggrava un modello economico già "fragile"

riducendo competitività e attrattività per compagnie e nuove rotte. Per questi ultimi infatti, l'applicazione dell'addizionale rappresenta un significativo fattore di penalizzazione competitiva. Anche le compagnie aeree che operano su questi aeroporti incontrano difficoltà nel raggiungimento dell'equilibrio economico, poiché, per incentivare la domanda e sviluppare il traffico, sono costrette a praticare tariffe particolarmente contenute, spesso insufficienti a coprire integralmente i costi operativi.

L'INVESTIMENTO

È il caso del Salerno-Costa d'Amalfi e del Cilento nel 2025: meno di 1 milione di passeggeri e senza copertura dei costi fissi con l'addizionale che ha consentito di aumentare i prezzi finali dei biglietti frenando la crescita di domanda, rotte e vettori. Per la Campania disapplicare l'addizionale a Salerno, con la Regione che copre il costo utilizzando gli utili derivanti dalla propria partecipazione in Gesac, significherebbe dunque investire strategicamente con ritorni economici superiori all'esborso, grazie all'aumento dei flussi turistici, crescita dell'indotto e soprattutto il rafforzamento dell'attrattività internazionale. Infine, puntando su una visione integrata, la misura andrebbe "a braccetto" con il potenziamento dei collegamenti, un rafforzamento della capacità ricettiva e una strategia di destination marketing (su cui la stessa Gesac continua a lavorare), per uno sviluppo stabile e duraturo dello scalo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NOCERA INF./CAVA DE' TIRRENI

L'Ermis rischia di essere l'incubo di studenti e pendolari che si servono della Linea storica Napoli-Salerno, ferma per lavori dal 10 maggio scorso fino al 29 giugno prossimo. L'adeguamento del sistema di distanziamento «si completerà nel 2029». Il dato, che potrebbe presupporre future chiusure e limitazioni dei treni, è emerso ieri, nel corso della Consulta dei trasporti della Regione Campania.

A fornire il dato è stata Rossella Ricci di Rete ferroviaria italiana nel corso del suo intervento nell'auditorium del Centro direzionale di Napoli, alla presenza dell'assessore ai Trasporti, Mario Casillo, e di decine di rappresentanti di associazioni e di categoria. Il tema della sospensione dei servizi ferroviari sulla tratta storica Napoli-Salerno era tra i tre argomenti all'ordine del giorno della Consulta insieme a: accessibilità al sistema di trasporto pubblico locale da parte di persone con disabilità e presentazione della piattaforma informatica per la gestione delle attività della Consulta. Ricci ha ribadito che i lavori si sono anticipati perché incombe la scadenza Pnrr. Ha anche presentato dei lavori di potenziamento strutturale in alcune stazioni, tra cui Nocera Superiore. Infine, ha anticipato che per l'Ermis ci vorranno altri tre anni. Luca Zuccalà di Trenitalia ha riportato sui servizi sostitutivi: circa «Duecentoquaranta autobus» che assicurano «190 collegamenti» in sostituzione degli «85 collegamenti ferroviari» soppressi. I pendolari sono però ancora insoddisfatti: il più delle volte i mezzi si accavallano e negli orari di punta viaggiano stracolmi. È l'effetto della presenza degli studenti: «In passato ci siamo mossi a scuole chiuse. I disagi maggiori si riscontrano tra Nocera Superiore e Nocera Inferiore, tra Salerno e Nocera e tra Nocera inferiore e Cava», ha detto Zuccalà. Tra le soluzioni palliative, ci sono gli autobus di scorta che stazionano nelle due Nocera, a



Sopra uno dei bus sostitutivi; a destra la Consulta dei trasporti di ieri



Incubo “Napoli-Salerno” Allarme disagi fino al 2029

Rfi conferma i lavori sul sistema Ertms. Promessi 240 bus ai pendolari

Salerno e Napoli. Con la chiusura delle scuole potrebbe esserci una revisione dei servizi. Insoddisfazione è stata espressa da Alfonso Tullipano, portavoce del Comitato Linea Storica: «Il servizio sostitutivo non ha la capacità di portare a destinazione tutti i pendolari quotidiani. L'utenza che fa capo alla Linea storica è almeno il quadruplo dei posti messi a disposizione. Mi preoccupa il programma Rfi che ci proietta al 2029». L'assessore Casillo si è detto consapevole del problema, ma ha chiesto che la «consulta sia propositiva», ricordando che

» I disagi maggiori si registrano tra Cava de' Tirreni, Nocera Superiore e la città capoluogo

sono state adottate già misure straordinarie come «il potenziamento di corse che sembra abbia leggermente migliorato la situazione».

In questo clima di crescente esasperazione interviene anche l'avvocato Luciano D'Amato, responsabile dell'Unione nazionale consumatori di

» Per l'adeguamento della tratta storica ci vorranno altri tre anni. Critiche sui mezzi sostitutivi a disposizione

Cava de' Tirreni, che da giorni segue da vicino la vicenda sul fronte metelliano. La sua analisi è netta: «La condizione di coloro che vengono chiamati pendolari è stata evidenziata più volte dalla nostra associazione - ha affermato -, ma sarebbe più corretto definirli creatori, in mobilità, di ric-

chezza sul territorio. Senza il loro contributo quotidiano, il tessuto economico locale sarebbe molto più fragile». Il presidente D'Amato conferma che è stato avviato un tavolo tecnico per aumentare il numero degli autobus, un primo spiraglio che però non basta a rassicurare gli utenti. «Per esperienze precedenti che hanno avuto buon esito, ritengo che solo una serie di contenziosi non giudiziari potrebbe accelerare tempi e decisioni. La richiesta di inadempimento contrattuale potrebbe essere portata all'attenzione dell'Autorità di

Garanzia». Il problema, però, non si limita alla capienza insufficiente dei mezzi. Mancano corse nelle fasce orarie più critiche, manca coordinamento, manca un'organizzazione capace di garantire un servizio regolare e dignitoso. Per il massimo esponente dell'Unione nazionale consumatori di Cava de' Tirreni, dunque, la priorità è una sola: potenziare subito il servizio, aumentare i bus, riorganizzare le fermate e monitorare costantemente le criticità.

**Salvatore D'Angelo
Francesco Romanelli**

REPRODUZIONE RISERVATA

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Mercoledì 20 Maggio 2026

Stellantis punta su Pomigliano per le auto elettriche low cost «E-car dal 2028 in produzione»

Torna il sogno della piena occupazione. Possibile collaborazione con case asiatiche

Per anni Pomigliano d'Arco è stata raccontata come la fabbrica simbolo della sopravvivenza industriale italiana: cassa integrazione, produzioni ridotte, transizione elettrica vissuta più come minaccia che come opportunità. Ora, invece, qualcosa cambia davvero. Stellantis ha scelto lo stabilimento napoletano per la produzione delle nuove E-car, vetture elettriche compatte ed economicamente accessibili che debutteranno dal 2028 con «volumi produttivi significativi». E non si tratta di un modello qualsiasi.

L'E-car rappresenta il tentativo del gruppo di rientrare nel segmento più popolare del mercato europeo, quello delle piccole auto urbane a prezzi sostenibili, ormai quasi abbandonato dai grandi costruttori continentali e conquistato dai produttori asiatici. È qui che Stellantis prova a giocare una partita decisiva: difendere la produzione europea puntando su auto elettriche realmente accessibili. La scelta del Giambattista Vico di Pomigliano, dunque, non è casuale. Lo stabilimento campano resta uno dei pochi siti del gruppo ad avere una lunga tradizione nella produzione di vetture popolari ad altissimi volumi, dalla Panda fino ai modelli che hanno accompagnato la motorizzazione di massa italiana ed europea.

Non a caso Stellantis parla di un progetto sviluppato «nella più autentica tradizione europea della mobilità per tutti». L'amministratore delegato, il napoletano Antonio Filosa, lo ha detto chiaramente: «I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche». E soprattutto: «L'inizio della produzione è previsto nel 2028 nel nostro stabilimento di Pomigliano».

Dietro l'annuncio c'è però anche una realtà industriale che negli ultimi mesi stava tornando a preoccupare. Il calo della domanda europea, la frenata dell'elettrico e soprattutto il crollo produttivo dell'Alfa Romeo Tonale avevano riaperto interrogativi pesanti sul futuro del sito campano. La Tonale, che doveva rappresentare uno dei modelli simbolo del rilancio, sta vivendo una fase estremamente difficile sul mercato e sempre più insistenti sono le indiscrezioni su una possibile uscita anticipata dal ciclo produttivo. Proprio per questo l'assegnazione della nuova E-car assume un peso ancora maggiore. Perché arriva nel momento in cui Pomigliano aveva bisogno non di rassicurazioni generiche, ma di una prospettiva industriale concreta e di lungo periodo. Il progetto punta a un segmento ad altissimo potenziale commerciale. La stessa Commissione Ue ha riconosciuto il ruolo strategico delle piccole auto elettriche nella difesa dell'occupazione industriale europea e nella diffusione della mobilità a zero emissioni. Non è soltanto una questione ambientale: è una battaglia economica e geopolitica contro la progressiva marginalizzazione dell'industria automobilistica europea. Stellantis parla di tecnologie Bev «di livello mondiale», sviluppate anche con partner esterni selezionati per accelerare tempi e abbattere i costi. Un passaggio che lascia intuire possibili collaborazioni internazionali, probabilmente anche extraeuropee, necessarie per reggere la competizione globale nel settore delle city car elettriche.

A Pomigliano, però, il tema vero resta il lavoro. La prospettiva di produzioni importanti potrebbe consentire, a regime, di riportare verso la piena occupazione uno stabilimento che negli ultimi anni ha vissuto continui periodi di rallentamento produttivo. Ma il problema è tutto nel tempo che separa il presente dal 2028. Perché quattro anni, nel mondo dell'automotive, sono un'eternità. E soprattutto lo sono per l'indotto campano, già duramente colpito dalla crisi delle commesse e dalla trasformazione tecnologica in corso. La sfida non riguarda solo la fabbrica principale, ma centinaia di aziende della componentistica e della logistica che attendono nuovi carichi di lavoro e una visione industriale stabile. Eppure, dentro un panorama italiano ancora pieno di incognite, Pomigliano oggi conquista una centralità che altri siti Stellantis non hanno. Mentre su stabilimenti come Cassino restano ancora forti interrogativi industriali, il sito campano è attualmente l'unico ad avere già due produzioni certe e strategiche per i prossimi anni: la nuova Panda e la futura E-car elettrica. Non è ancora il rilancio definitivo. Ma Pomigliano torna finalmente a discutere di futuro.

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Mercoledì 20 Maggio 2026

Sindacati, operai e primo cittadino «Segnale positivo, ma tempi lunghi»

Appello a recuperare anche l'indotto locale della componentistica

L'annuncio di Stellantis sulla nuova e-car elettrica assegnata a Pomigliano d'Arco ha riportato il grande stabilimento campano al centro del dibattito industriale. Per la prima volta dopo anni segnati più dalla difesa occupazionale che da nuovi investimenti, il sito napoletano viene indicato come uno degli asset strategici del gruppo.

È questo il dato che emerge dalle reazioni di sindacati e istituzioni. La Uilm Napoli e Campania parla di «segnale importante per il sito produttivo campano e per tutto il comparto automotive del territorio». Per il segretario generale Ciro Cierro e per il responsabile automotive Giuseppe D'Alterio, la scelta conferma «la centralità industriale di Pomigliano all'interno delle strategie future del gruppo». Ma il sindacato chiede subito chiarezza su tempi, volumi produttivi e investimenti destinati all'indotto. Perché il problema vero non è soltanto costruire la nuova vettura elettrica. Il problema è traghettare fino al 2028 un ecosistema industriale che negli ultimi anni ha perso produzione, occupazione e margini economici.

La Fim Cisl rivendica apertamente la centralità conquistata dal sito campano: «È oggi l'unico stabilimento Stellantis in Italia ad avere già due missioni produttive certe». Il riferimento è alla nuova Pandina e alla futura e-car elettrica. Per Biagio Trapani e Aniello Guarino, però, il vero salto di qualità dovrà riguardare la componentistica: «Non possiamo accettare che un progetto strategico venga prodotto a Pomigliano senza coinvolgere e valorizzare la filiera locale».

La Fiom Napoli richiama invece il nodo occupazionale. Mauro Cristiani e Mario Di Costanzo definiscono la scelta di Stellantis «un segnale importante», ma ricordano che da qui al 2028 bisognerà salvaguardare gli attuali livelli occupazionali, già ridimensionati negli ultimi anni. Anche perché il presente continua a essere segnato dal rallentamento produttivo dell'Alfa Romeo Tonale, il modello che avrebbe dovuto rappresentare il rilancio premium dello stabilimento e che invece vive una fase di forte difficoltà commerciale. Più ottimista la posizione della Fismic. Giuseppe Raso e Aniello Graziano parlano di una scelta che «fa credere che stiamo andando nella direzione giusta: verso il futuro». Tra gli operai dello stabilimento, però, prevale una prudenza quasi obbligata. «Finalmente si torna a parlare di futuro e non solo di cassa integrazione e fermate produttive — raccontano alcuni lavoratori all'uscita dai turni — ma il problema vero è capire come ci arriviamo al 2028, perché la situazione oggi non è affatto rosea. La e-car è una buona notizia, ma quattro anni sono lunghi e l'indotto sta già soffrendo tantissimo. Serve lavoro subito, non solo prospettive». Le istituzioni campane, intanto, provano a costruire attorno all'annuncio una cornice strategica più ampia. Il sindaco di Pomigliano, Raffaele Russo, definisce la decisione «una notizia importante e positiva per la città, per lo stabilimento e per migliaia di lavoratori». Ma anche il primo cittadino richiama il nodo della transizione: «Da qui al 2028 bisogna capire quale sarà il percorso produttivo e occupazionale che accompagnerà i lavoratori». Russo insiste soprattutto sul destino delle imprese locali della componentistica. «La componentistica dei veicoli elettrici è profondamente diversa rispetto a quella tradizionale», osserva, avvertendo il rischio che il cambiamento tecnologico possa trasformarsi in un depauperamento di competenze e occupazione. La Regione Campania prova invece a leggere l'operazione come una partita europea. Per l'assessora al Lavoro Angelica Saggese, la scelta di Pomigliano rappresenta «un'attestazione di fiducia verso il nostro territorio» e inserisce la Campania dentro la nuova sfida del «Made in EU» automobilistico. Ed è forse proprio qui il punto politico più importante dell'intera vicenda. La e-car non è soltanto un nuovo modello assegnato a una fabbrica del Sud. È il tentativo di dimostrare che anche la grande transizione elettrica europea può ancora avere un cuore industriale italiano.

Stellantis, svolta per Pomigliano arriva l'auto elettrica low cost

La sfida dell'azienda: una e-car piccola ed economica per sfidare i colossi asiatici, primo modello nel 2028

L'ad Filosa: «Prodotta con orgoglio in Europa». I sindacati: «Prova della professionalità dei nostri lavoratori»

L'AUTOMOTIVE

Nando Santonastaso

Dalla Panda, storica icona dell'auto made in Italy, alle city car interamente elettriche del futuro. Nel segno ancora una volta di Pomigliano la nuova svolta di Stellantis che il ceo campano Antonio Filosa, nativo a Poggiomarino, annuncerà domani, giovedì, dagli USA in occasione della presentazione del suo primo Piano industriale che i sindacati hanno potuto conoscere in anteprima. Dal 2028, nello stabilimento intitolato a Giovan Battista Vico, dove Sergio Marchionne nel 2007 realizzò un'imponente rivoluzione organizzativa trasformandolo in un modello internazionale, verrà prodotta una E-Car «compatta ed economicamente accessibile», con un target di prezzo di 15mila euro, destinata al trasporto urbano e al mercato europeo, che si aggiungerà alla Pandina, confermata anche dal 2030 («Pomigliano è l'unico stabilimento in Italia ad avere già due missioni produttive certe prima ancora del nuovo Piano industriale, a riprova della professionalità di lavoratrici e lavoratori e della coerenza con cui abbiamo difeso il sito», dicono opportunamente Biagio Tapani e Aniello Guarino, rispettivamente segretario generale e del settore auto di Fim Cisl).

IL PROGETTO

Un modello «di piccole dimensioni», «innovativo», pensato per rispondere alla sempre maggiore domanda di vetture piccole ed economiche, segmento «ad alto potenziale» ma costretto a una frenata enorme negli ultimi anni. La nuova E-Car è la risposta, tempestiva e stimolante, alle linee guida indicate dall'Unione Europea, decisa a contrastare l'arrivo sempre più massiccio di modelli della concorrenza asiatica. Non a caso la E di E-Car sta per «Europea, Emozione, Elettrica ed Ecosostenibile». Quella che nascerà a Pomigliano sarà una vera e propria famiglia di modelli, con «un design all'avanguardia», sviluppati con la collaborazione di «partner selezionati». «I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche», dice Filosa, che su Pomigliano parla di una «prospettiva di volumi produttivi significativi», a conferma che l'affidabilità dell'impianto sul piano tecnologico rimane una garanzia (la fabbrica continua a sfornare più auto in Italia anche nel primo trimestre 2026, tra Fiat Panda e Alfa Romeo Tonale

siamo complessivamente e 39.570 auto, il 6,7% in più rispetto al primo trimestre del 2025, anche se i 3.750 lavoratori sono sottoposti a contratti di solidarietà e cassa integrazione a rotazione).

La svolta peraltro non giunge del tutto inattesa. La mossa di Filosa, infatti, si ispira al mercato giapponese dove nel 2024 sono state vendute ben 1,8 milioni di kei car sul totale di 4,4 milioni di immatricolazioni. Queste microcar, destinate al traffico cittadino, costruite secondo regole molto rigide sia per dimensioni che per potenza, non sono paragonabili alle nostre microcar (come la Fiat Topolino) né per fortuna dell'Europa si possono vendere qui (e negli Usa) perché l'omologazione delle automobili da noi segue regole molto diverse da quelle giapponesi e poco convenienti per l'export di questi ultimi. Sono state però la vera fonte di ispirazione, per così dire, della strategia europea: da anni, infatti, i costruttori del Vecchio Continente premono affinché l'Ue fissi regole che consentano anche a loro di produrre modelli simili a quelli del Sol Levante.

LE REAZIONI

Stellantis ha rotto gli indugi e ottenuto una corale approvazione da parte di sindacati, politica, istituzioni locali, sia pure con una inevitabile dose di prudenza. «L'annuncio della E-Car a Pomigliano è un segnale positivo per lo stabilimento campano e per il futuro dell'automotive italiana, una scelta giusta che rafforza il Piano Italia.

Auspichiamo che nei prossimi giorni il piano industriale venga ulteriormente arricchito da nuovi annunci, all'altezza delle aspettative di un progetto ambizioso e coraggioso», dice il ministro Adolfo Urso. Per l'assessora regionale campana al Lavoro e alla Formazione professionale, Angelica Saggese, «la decisione di Stellantis è importante per un'idea più ampia di sviluppo orientato all'ecosostenibilità e alla modernizzazione del sistema produttivo. La Regione Campania seguirà con grande attenzione e interesse l'evoluzione dell'iniziativa, consapevole delle opportunità che potrà generare in termini occupazionali, economici e di filiera». Cauti il sindaco di Pomigliano, Raffaele Russo: «Da qui al 2028 bisogna capire quale sarà il percorso produttivo e occupazionale che accompagnerà i lavoratori dello stabilimento, soprattutto alla luce della situazione attuale del comparto automotive». Russo richiama inoltre il tema dell'indotto e delle aziende del territorio: «Bisogna comprendere quale spazio avranno le imprese locali nella produzione della nuova auto elettrica. La componentistica dei veicoli elettrici è profondamente diversa rispetto a quella tradizionale ed è necessario evitare il rischio che questa trasformazione possa tradursi in un depauperamento delle competenze, delle imprese e dell'occupazione che in questi anni hanno rappresentato una parte fondamentale della filiera automotive campana».

Anche per i sindacati si tratta di guardare con attenzione alla nuova prospettiva: in una nota congiunta i sindacati metalmeccanici (Fim, Fiom, Uilm, Fismic, UglM e AqcfR) annunciano la volontà «di monitorare attentamente l'attuazione del piano, per il pieno coinvolgimento dei lavoratori e per poter affrontare tempestivamente qualsiasi sviluppo e implicazione, tanto più che i tempi di realizzazione sono purtroppo ancora lunghi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Riforma dei porti entro fine legislatura sprint del governo: c'è la cabina di regia

ISTITUITO AL MIT UN GRUPPO DI LAVORO CHE SEGUIRÀ L'ITER PARLAMENTARE CI SONO ANNUNZIATA E DI CATERINA

L'ECONOMIA DEL MARE

Antonino Pane

Porti d'Italia Spa, la riforma della legge 84/94, sarà approvata prima della fine della legislatura. Il disegno di legge, uscito un pochino ammaccato dalla verifica del Quirinale, inizia il suo iter parlamentare e il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fa subito sapere che va bene così, che tutti gli obiettivi prefissati e da raggiungere con questa riforma saranno centrati. Lo dice con forza il vice ministro Edoardo Rixi, padre del disegno di legge, e lo sostiene con determinazione il direttore generale per i porti la logistica e l'intermodalità del Mit, Donato Liguori. Non traspare alcuna preoccupazione, dunque, per il fatto che le Autorità Portuali non dovranno più conferire nulla dei canoni concessori incassati (come prevedeva la prima stesura) al Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo. Le risorse disponibili in 8 fondi esistenti destinati allo sviluppo delle infrastrutture portuali sono ritenute sufficienti per far partire la riforma.

LO SCENARIO

Non ci dovranno essere altri intoppi, dunque, al varo della Spa a maggioranza pubblica che dovrà coordinare le Adsp, mettere i porti italiani in condizione di competere con quelli del Nord Europa e, se capitano buone occasioni, investire anche in porti esteri. Proprio per questo il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha istituito un gruppo di lavoro «a supporto delle attività di attuazione della riforma della governance portuale». Il gruppo di lavoro seguirà passo dopo passo i passaggi parlamentari della riforma, pronto a valutare eventuali emendamenti proposti. Il decreto, firmato dal direttore Donato Liguori, contiene le nomine di 14 esperti e tra questi ci sono l'ex presidente dell'Adsp del mare Tirreno centrale, Andrea Annunziata e il vice presidente e direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, entrambi campani.

I NOMI

Ma vediamoli tutti: oltre ad Annunziata e a Di Caterina, ci sono Benedetta Scotti (dirigente del Mit) con funzioni di coordinamento; Luca Tunzi (funzionario amministrativo del Mit); Mario Zechender (funzionario amministrativo del Mit); Fabrizio Giovannone (ammiraglio Capitanerie di Porto Guardia Costiera); Alberto Rossi (segretario generale di Assarmatori); Ugo Patroni Griffi (esperto giuridico); Francesco Munari (esperto giuridico); Davide Maresca (esperto giuridico)); Andrea La

Mattina (esperto giuridico); Marco Percoco (esperto economico); Alfredo Antonini (esperto giuridico); Giuseppe Cavuoti (esperto giuridico). Il gruppo, e chiarito nel decreto, dovrà «supportare l'iter parlamentare dello schema di disegno di legge» e «svolgere in generale attività consultiva in materia di riforma della governance portuale, predisponendo pareri e proposte, su richiesta del direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il taccuino
MARCELLOSORGI

Centrodestra L'ora della confusione

Anche se alla fine s'è risolta in una precipitosa marcia indietro, l'iniziativa del centrodestra, partita dalla Lega, della mozione parlamentare per rimettere in discussione l'impegno assunto da Meloni a giugno di un anno fa in sede Nato, a garantire l'impegno a portare gradualmente - in un decennio - il contributo dell'Italia all'Alleanza atlantica al 5% del bilancio, rivela che il timore della coalizione per le incognite della crisi energetica è più forte di quanto si poteva immaginare. Nel giro di due giorni Meloni ha scritto alla presidente della Commissione Europea Von der Leyen per ottenere una modifica del Patto di Stabilità, simile a quella che aveva abolito i limiti al debito in tempi di Covid. Lo ha fatto confermando gli impegni assunti con la Nato, ma obiettando che sarebbe stato difficile spiegare all'opinione pubblica l'investimento in riarmo senza offrire aiuti a imprese e famiglie in materia di energia. E pur sapendo che la risposta di VdL e del commissario Dombrovskis sarebbe stata un "no". Di lì è partita la pressione di Salvini, per muoversi autonomamente dall'Unione europea. E ieri, ecco la mossa di rinnegare - salvo subito dopo riconfermare, su pressione del ministro della Difesa Crosetto - la promessa alla Nato, assunta in sede internazionale.

Certo, se si riflette sul contesto in cui a giugno 2025 fu assunto l'impegno sul 5%, diluito in dieci anni, per la Nato, il quadro era del tutto diverso. Meloni si presentava come l'alleata europea più vicina a Trump ed era consapevole che per il tycoon della Casa Bianca questa rappresentava un'irrinunciabile prova di fedeltà. Allora, di guerra in Iran neppure si parlava. La rottura maturata dopo gli insulti trumpiani a Papa Leone, definiti «inaccettabili» da Meloni, non era neppure nell'aria.

Nel giro di tre mesi la premier è stata costretta a rivedere l'impianto della sua politica estera e a riflettere sull'impopolarità del Presidente americano soprattutto presso gli elettori italiani, stufi della guerra e delle conseguenze che ha imposto loro nella vita di tutti i giorni e in termini di rincari dei carburanti e dei prezzi dei supermercati. A un anno dalle elezioni non è affatto una situazione facile da gestire. Ma non è una buona ragione per rimangiarsi una firma apposta su un tavolo internazionale. —

© RIFORMULAZIONE SORGI/ITALIA

Energia, l'Ue valuta la proposta dell'Italia ma frena sulle accise

Al G7 di Parigi il pressing di Giorgetti per convincere l'Unione Procaccini (Fdl): ora vediamo come andrà il Consiglio europeo

DANILO CECCARELLI
PARIGI

Dopo l'iniziale freddezza, dall'Unione europea arriva qualche timido spiraglio di luce sulla richiesta dell'Italia di estendere all'energia la clausola di salvaguardia del Patto di stabilità prevista per la difesa. La Commissione sta «esaminando la domanda», ha detto ieri il commissario all'Economia, Valdis Dombrovskis, durante un punto stampa tenuto a margine del G7 Finanza svoltosi a Parigi (dove il dossier non è mai stato nel programma dei

Bruxelles avverte Roma: "Un errore fare gli sconti sui carburanti"

lavori). Una minima apertura, che però lascia le porte europee ancora socchiusse. Soprattutto se vista nell'ottica della postura adottata da Bruxelles, intenta a «seguire attentamente la situazione e a valutare quale tipo di risposta richieda e richiederà» la crisi scoppiata con la guerra in Medio Oriente e la conseguente chiusura di Hormuz.

Insomma, le trattative vanno avanti, sebbene al momento un eventuale via libera dell'Ue alla richiesta di approvare la deroga contenuta nella lettera inviata da Giorgia Meloni a Ursula von der Leyen appare ancora improbabile. Lo stesso Nicola Procaccini, eurodeputato di Fratelli d'Italia e vicepresidente del gruppo Ecr, pur parlando al Tg1 di «apertura» dopo un incontro «franco» con von der Leyen ha ricordato che «bisognerà vedere anche come matura la discussione all'interno del Consiglio europeo».

Un quadro ribadito da Giancarlo Giorgetti nel cortile di Bercy, la sede del ministero dell'Economia francese, poco prima delle dichiarazioni di Dombrovskis: «C'è la consapevolezza della situazione eccezionale, dopo di che ci sono varie forme, varie modalità, varie possibilità. Le stiamo esplorando tutte con grande tranquillità ma anche con la consapevolezza che è giusto intervenire». Il ministro nella due giorni parigina ha evocato il dossier nei momenti di pausa con il collega di Parigi, Roland Lescure, e con quello tedesco, Lars Klingbeil, oltre che con lo stesso Dombrov-

3%
Il rapporto deficit/Pil che, in base al Patto di Stabilità, l'Italia non può sfiorare

2,7%
La crescita in percentuale dell'inflazione ad aprile rispetto a un anno fa

skis. «Tutti sono preoccupati, ma sono preoccupati a modo loro», dice una volta finito il ministeriale. Il riferimento è alle differenti situazioni finanziarie di ogni Paese, che rendono ancor più difficile la realizzazione del progetto avanzato da Roma sulla deviazione della traiettoria di bilancio utile a finanziare i rincari energetici.

Forse proprio grazie alla presa di coscienza derivata dai colloqui parigini, dal titolare del Mef è arrivato un

ridimensionamento, almeno nei toni, delle mire italiane. «Non c'è soltanto la deroga, ci sono tante vie per arrivare al risultato», dice il ministro, parlando delle possibili «sfumature» e «interpretazioni» da applicare. La priorità del governo resta comunque quella di frenare il caro-energia che nel 2026 potrebbe arrivare a costare 2.700 euro per ogni famiglia italiana, stando ai dati del Fondo monetario internazionale presentati ai ministri delle Finanze europee a inizio maggio.

In quest'ottica Giorgetti ha annunciato che in vista del Cdm di venerdì si va nella «direzione» del rinnovo dei tagli alle accise, che scadono proprio in quel giorno, oltre all'adozione di una serie di provvedimenti sui «settori impattati» come quelli degli autotrasporti o del trasporto pubblico. Categorie che nella stessa giornata dovrebbero essere ricevute dall'esecutivo. Restano però da trovare le risorse per le coperture. Difficile senza «deroghe al patto», riconosce Giorgetti, in cerca di ossigeno per le fi-

In dialogo il Commissario Ue Valdis Dombrovskis e il titolare del Tesoro Giancarlo Giorgetti stanno discutendo del deficit italiano. Roma chiede di poter escludere le spese per la Difesa e per l'energia



“
Valdis Dombrovskis
Commissario Ue all'Economia
Valutiamo di estendere l'uso della clausola di salvaguardia anche al contrasto della crisi energetica

“
Giancarlo Giorgetti
Ministro dell'Economia
Il doppio shock subito dall'economia italiana con l'Ucraina e poi con l'Iran è un unicum in tutta Europa

Dietrofront imposto da premier e ministro sulla revisione del 5% voluta dalla Lega e firmata da Fdl

Spese sulla Nato, testacoda a destra Ira di Crosetto e Meloni sulla mozione

IL CASO

ILARIO LOMBARDO
ROMA

Il dietrofront della mozione prima ancora di fare il suo ingresso nell'Aula del Senato. I prezzi dell'energia e la trattativa (fin qui fallimentare) con l'Europa ha creato una vera e propria nevrosi tra i partiti del centrodestra, inciampati in un pasticcio sulle spese militari che rivela tutte le difficoltà del governo di Giorgia Meloni in questa fase. Un giornata caotica che finisce tra i sospetti degli alleati e un accusato, Massimiliano Romeo, capogruppo della Lega a Palazzo Madama, che a sua volta punta il dito contro Forza Italia.

In sintesi succede questo: la maggioranza propone una mozione che chiede il ridimensionamento dell'impe-

gno Nato che prevede di destinare il 5% del Pil alle armi, come pattuito con Donald Trump un anno fa, durante il vertice Nato de L'Aia. È una clamorosa sconfitta di quanto sostenuto fin qui da Meloni, che la premier si troverebbe a dover giustificare di fronte al presidente americano tra poco più di un mese, al prossimo summit dell'Alleanza atlantica, il 7 luglio ad Ankara. Meloni e Guido Crosetto, in realtà, lo apprendono dai siti e dai lanci di agenzia. Il ministro della Difesa è furioso e cerca Meloni, a sua volta non informata dell'iniziativa parlamentare firmata da tutti i capigruppo di maggioranza, compreso Lucio Malan, di Fratelli d'Italia.

La mozione deve essere discussa in Aula alle tre, ma non ci arriverà integra. Perché da Palazzo Chigi e dal ministero parte l'ordine di eliminare le premesse, sulle armi, e il pun-

to 8, il passaggio incrinato, che conferma il raggiungimento del 2% - il vecchio target, quello pre-Trump - ma promuove «una revisione degli obiettivi più ambiziosi», «come il 5%», quest'ultima cifra scritta tra due pudiche parentesi. Il testo giustifica la revisione, «per mantenere un impegno realistico e credibile in ambito Nato», «alla luce della situazione economica e delle priorità nazionali», «includendo nel computo anche gli investimenti per la sicurezza energetica e le infrastrutture critiche» al fine di garantire «una difesa collettiva efficace senza compromettere la sostenibilità dei conti pubblici».

Il contenuto conferma le preoccupazioni di Meloni espresse, con tesi non troppo diverse, nella lettera inviata domenica scorsa alla presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen per chiederle ufficialmente lo scorp-

ro delle spese per l'energia dal Patto di Stabilità, così come previsto per gli investimenti militari. Meloni però aveva evitato di spingersi fino a mettere in discussione l'accordo con Trump sul 5%. A Cipro, a fine aprile, a margine del Consiglio europeo, la premier aveva provato a svincolare dalle domande sul governo posto di fronte alla scelta tra bollette e armi, e sulle possibili ricadute nel rapporto con il presidente americano. Ma quel bivio esiste, nei fatti. E lo dimostra la missiva a Von der Leyen dove la premier dichiara di essere pronta a sfilarsi dal Safe, il meccanismo di prestiti finanziari destinati alle spese militari che per l'Italia vale quasi 15 miliardi di euro, se l'Ue non aiuterà l'Italia sui prezzi dell'energia e sul caro-carburanti.

La questione ha una forte valenza di politica interna. Senza flessibilità sull'energia

Gas: più flussi da Usa e Algeria in 4 mesi per affrontare la crisi

Celestina Dominelli

ROMA

Nonostante i pesanti riverberi collegati al nuovo fronte di conflitto in Medio Oriente e alla conseguente volatilità a livello internazionale, il sistema gas italiano si è mostrato resiliente ed è riuscito a contenere le conseguenze provocate dai frequenti shock geopolitici, facendo leva su un significativo livello di scorte (l'asticella segna, a oggi, il 54% di riempimento degli stoccaggi, 19 punti percentuali sopra la media Ue) e sulla diversificazione delle fonti. Prova ne sono gli ultimi dati raccolti da Snam che documentano la capacità del sistema di "sostituire" gli ammanchi legati allo stop prolungato dello stretto di Hormuz con altri canali, sfruttando, in particolare, la flessibilità concessa dal gas liquefatto trasportato via nave (Gnl).

Se si guarda, infatti, al totale dei carichi di Gnl giunti in Italia nei primi quattro mesi dell'anno, l'asticella ammonta a 72, di cui 42 dagli Stati Uniti, corrispondenti a circa il 60% dei volumi Lng complessivamente importati, e 13 dal Qatar, ai quali si aggiungono i Paesi africani come Algeria, Nigeria e Mauritania/Senegal. Ed è proprio osservando l'andamento, tra marzo e aprile, dei volumi relativi al Qatar (con destinazione il rigassificatore di Rovigo, Adriatic Lng) e agli Usa (diretti, soprattutto, agli impianti di Livorno e Piombino), che si notano i primi segnali di avvicendamento tra i carichi qatarini (scesi dai 4 di marzo all'unico arrivo di aprile) e quelli americani (saliti, invece, dai 2 di marzo ai 7 dello scorso mese), frutto dell'efficace strategia messa in campo da Edison per fronteggiare le conseguenze della notifica di forza maggiore operata da Qatar Energy, con cui la società ha in essere un contratto di 25 anni da 6,4 miliardi di metri cubi annui. Edison si è, quindi, attivata da subito per rimpiazzare in corsa i 12 carichi impattati dalla mossa qatarina (circa 1,6 miliardi di metri cubi) e l'ha fatto puntando prevalentemente su Gnl americano: a oggi sono stati così coperti 9 carichi su 12 per circa 1 miliardo di metri cubi.

Il risultato è che il gas liquefatto trasportato via nave sta diventando sempre più centrale per la diversificazione. Nei primi quattro mesi, infatti, sono arrivati 7,1 miliardi di metri cubi a fronte dei quasi 22 miliardi complessivamente immessi in rete: il 33% del totale, al secondo posto dopo il gas algerino in arrivo da Mazara del Vallo (Sicilia). Che, insieme al Tap (il gasdotto che trasporta il gas azero in Europa e in Italia), ha garantito un enorme assist in chiave sicurezza energetica. Anche qui i dati di Snam restituiscono un quadro chiaro: da gennaio ad aprile, infatti, i flussi in arrivo dall'Algeria hanno registrato un aumento del 4%, a quota 7,6 miliardi di metri cubi (300 milioni di metri cubi in più rispetto ai primi quattro mesi del 2025), il 35% del totale immesso in rete. Segue, per l'appunto, il gas in ingresso a Melendugno (Puglia) mediante il Tap che, nei primi quattro mesi dell'anno, si mantiene stabilmente la seconda fonte di approvvigionamento gas via tubo (3,2 miliardi di metri cubi, il 15% del totale), a conferma della strategicità del gas proveniente da Sud per la continuità e la sicurezza del sistema nazionale. Mentre si sono via via ridotti i flussi provenienti da Nord, nello specifico dallo snodo di Tarvisio, che ha visto una inversione dei transiti a valle dello stop del passaggio del gas russo tramite l'Ucraina.

A sostenere il sistema in questa fase c'è, poi, la terza "gamba" degli stoccaggi, il cui livello attuale supera di molto la media Ue e distanzia di 26 punti percentuali quello tedesco. Si tratta di uno scarto significativo che è stato favorito sia da una buona base di partenza (alla chiusura della stagione fredda, a un mese dall'avvio del conflitto nel Golfo, gli stoccaggi italiani erano pieni al 43,7%, 15 punti percentuali sopra il resto d'Europa) sia da un lavoro sinergico tra Snam, governo e Arera, che ha consentito di allocare, con le aste effettuate dalla società nella prima metà di aprile, una capacità di stoccaggio pari a 17,5 dei 19 miliardi di metri cubi disponibili, tale da garantire il raggiungimento del target di riempimento del 90 per cento, già centrato dall'Italia nel 2025 con due mesi di anticipo sul termine fissato da Bruxelles. Un traguardo che consentì allora al nostro Paese di disporre di stoccaggi pieni prima che iniziasse l'inverno e di coprire il 27% del totale del gas immesso in rete.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Accise, altra proroga agli sconti Più fondi al trasporto locale

Verso il cdm. Venerdì nel nuovo decreto carburanti anche le misure per evitare lo sciopero dei tir Giorgetti: «Coperture non semplici senza una deroga al Patto», ma prime schiarite con la Commissione

Gianni Trovati



ROMA

Nel consiglio dei ministri in agenda venerdì alle 19 «saranno presi provvedimenti sicuramente su autotrasporto e trasporto pubblico locale»; «per rinnovare lo sconto sulle accise stiamo lavorando sulle coperture», impresa «che non è mai semplice in assenza di deroghe al Patto».

La griglia del quarto decreto carburanti che sarà approvato dopodomani ha cominciato a prendere una forma definita nelle parole consegnate ieri ai giornalisti da Giancarlo Giorgetti a margine del G7 Finance. Nella seconda e ultima giornata parigina, chiusa con la dichiarazione in cui i ministri delle Finanze hanno sottolineato che «un rapido ritorno al libero e sicuro transito attraverso lo Stretto di Hormuz e una soluzione duratura al conflitto sono imperativi», il titolare dei conti italiani ha continuato a tessere la tela diplomatica per aprire qualche varco nelle regole fiscali comunitarie.

L'obiettivo non è legato al decreto di venerdì, che dovrà poggiare ancora una volta su risorse domestiche ora oggetto dell'ennesima caccia in Ragioneria generale. Ma è indispensabile per i passi successivi, quando si tratterà di disegnare misure più ampie contro le ricadute della crisi mediorientale sull'economia e sui prezzi

dell'energia a carico di imprese e famiglie. Tanto più che la «soluzione duratura» al conflitto evocata dal G7 fatica ancora ad apparire all'orizzonte.

Sul punto, ieri il commissario all'Economia Valdis Dombrovskis ha detto che l'Esecutivo comunitario continua «a seguire attentamente la situazione e a valutare quale tipo di risposta richieda e richiederà, ed è in questo spirito che stiamo anche esaminando la richiesta dell'Italia». Quello pronunciato da Dombrovskis non è un «no» pregiudiziale alla proposta di estendere all'energia il via libera preventivo alle clausole di salvaguardia nazionali già riconosciuto dallo scorso anno per la difesa. Il confronto «continuerà in tutte le sedi utili e necessarie per arrivare a una soluzione», ha spiegato Giorgetti, ribadendo che «non c'è solo la deroga; ci sono tante vie per arrivare al risultato e le stiamo esplorando tutte».

Al di là delle dichiarazioni ufficiali, l'impressione è quella di un tentativo di costruire ponti fra Roma e Bruxelles, in uno scenario geopolitico che del resto continua a essere avaro di buone notizie.

La strada è fitta di ostacoli, alzati soprattutto dai diversi interessi dettati dalle condizioni di bilancio dei singoli Paesi. Ma può passare da variegate forme di flessibilità più o meno esplicite nelle regole fiscali Ue, che per esempio chiedono alla Commissione di «non seguire un approccio meccanico» nella valutazione complessiva dei bilanci nazionali, chiamata a tener conto «della deviazione, nonché di fattori rilevanti attenuanti e aggravanti, come sviluppi inflazionistici significativi e circostanze eccezionali, ove applicabili» (così il Codice di condotta del Patto Ue al capitolo 5, quello dedicato al monitoraggio del percorso correttivo seguito dai Paesi in procedura per disavanzi eccessivi come appunto l'Italia).

Il tema è destinato a tornare venerdì mattina alla riunione informale dell'Eurogruppo a Cipro. Dove Giorgetti rimarrà poche ore prima di riprendere l'aereo per Roma, per l'incontro con gli autotrasportatori e poi per il consiglio dei ministri serale.

Lì arriverà appunto il quarto decreto carburanti. Prima di tutto punterà a prorogare gli attuali tagli alle accise, che nella versione riveduta e corretta a fine aprile valgono 6,1 centesimi al litro per la benzina e 24,4 solo per il gasolio (Iva compresa). L'idea è di estenderli in questa forma fino all'8-9 giugno, quando potrebbe rientrare in gioco l'extragettito Iva di maggio per un'altra tornata di accise mobili. Questa nuova proroga costerebbe intorno ai 260 milioni di euro. E dovrebbe trovare spazio in un provvedimento da

almeno 400 milioni dedicato anche a trasporto pubblico locale e autotrasportatori.

Sul primo fronte l'ipotesi è di un finanziamento aggiuntivo al fondo nazionale del Tpl, che oggi vale 5,27 miliardi ma avrebbe bisogno di altri 800 milioni per essere adeguato all'inflazione secondo i calcoli di Asstra, l'associazione delle aziende del settore.

Il decreto potrà coprire solo una piccola parte di questa somma, perché dovrà provare anche a scongiurare lo sciopero degli autotrasportatori proclamato per la settimana prossima.

Qui l'ipotesi principale guarda a una proroga del credito d'imposta introdotto per tre mesi a marzo con 100 milioni di euro.

Ma i lavori sono in corso: e il loro esito dipende prima di tutto dal numero che la Ragioneria riuscirà a scrivere alla voce «coperture».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sul Patto di Stabilità l'Europa apre all'Italia «Stiamo valutando»

Il commissario Ue all'Economia Dombrovskis al G7 dei ministri delle Finanze: «Richiesta sul tavolo». Tra le opzioni c'è anche la clausola di salvaguardia nazionale

LA GIORNATA

ROMA La deroga al Patto di Stabilità e Crescita non è l'unica opzione sul tavolo delle trattative tra i governi europei per far fronte alle tensioni sui costi dell'energia causate dal conflitto nel Golfo Persico e dalla crisi nello stretto di Hormuz, snodo dei traffici globali di petrolio. La notizia è emersa a margine del G7 dei ministri delle Finanze e dei governatori delle banche centrali che si è chiuso ieri a Parigi. Garantire più flessibilità alle capitali inserendo le spese per l'energia, e non soltanto quelle per la difesa, all'interno della clausola di salvaguardia nazionale che concede ai governi spazi di bilancio, così come chiesto dall'Italia, è comunque una delle ipotesi al vaglio dell'esecutivo comunitario. «Da parte della Commissione, continuiamo a seguire da vicino la situazione e stiamo valutando, in un certo senso, quale tipo di risposta la situazione richieda e richiederà, ed è in questo spirito che stiamo attualmente valutando anche la richiesta dell'Italia», ha spiegato ieri il commissario Ue all'Economia, Valdis Dombrovskis. Il riferimento è alla lettera inviata domenica dalla presidente del Consiglio, Giorgia Meloni, a Ursula von der Leyen, guida della Commissione Ue, per sollecitare l'inclusione dell'energia tra le spese per le quali è concessa la flessibilità.

LE SOLUZIONI

Le attuali regole di bilancio europee, infatti, prevedono di fatto soltanto due ipotesi. Una è la clausola generale che equivale a un congelamento del Patto, ma che può essere attivata soltanto in caso di grave recessione. La seconda possibilità passa per l'acronimo inglese Nec, che tradotto in italiano sta per clausola di salvaguardia nazionale e prevede margini fino all'1,5% l'anno fino al 2028 per i costi in difesa e sicurezza. Sulla sospensione generale, finora Bruxelles ha tergiversato. Apre invece a valutare la proposta italiana. Un dialogo che, in parallelo, coinvolge non soltanto gli Stati, ma anche le forze dentro il Parlamento europeo. «Vedremo come si evolverà la situazione. Anche nel Ppe sono in corso discussioni», spiegava ieri il capogruppo dei Popolari europei, il tedesco Manfred Weber. Posizione accolta con favore dalla *componente italiana del gruppo Ppe all'Eurocamera*. «Una posizione che riteniamo straordinariamente corretta, perché siamo consapevoli delle difficoltà economiche a cui andrebbe incontro il Paese qualora non ci fosse tale deroga», evidenzia il capodelegazione di Forza Italia Fulvio Martusciello, a margine dei lavori della sessione

plenaria.

L'INCONTRO

La stessa von der Leyen avrebbe fatto aperture. A dirlo è stato l'europarlamentare di Fdi, Nicola Procaccini, co-presidente dei conservatori di Ecr che ha avuto un incontro con la presidente della Commissione Ue. «Si è manifestata un'apertura alle esigenze rappresentate dal governo italiano», ha spiegato l'esponente di Fratelli d'Italia. La deroga al Patto non è tuttavia l'unica soluzione sulla quale stanno ragionando le cancellerie del Continente. Le vie per arrivare al risultato sono tante «e le stiamo esplorando tutte», hanno sottolineato ieri dal ministero dell'Economia e delle Finanze. L'elenco include fattori rilevanti che, secondo Via XX Settembre, dovrebbero essere tenuti in considerazione e l'aggiornamento dell'andamento della finanza pubblica. «Ci sono tante sfumature e tante interpretazioni che con buona volontà possono offrire una via d'uscita», hanno ricordato ancora dal Mef. Sullo sfondo c'è l'ipotesi di intervenire con emissioni di debito comune, sul modello di quanto fatto durante il Covid e, più di recente, con i programmi di emissioni di titoli europei per finanziare la difesa. Sottotraccia, secondo quanto emerge, il governo starebbe portando avanti con la Commissione la trattativa sui margini per ulteriori revisioni dei progetti finanziati coi fondi di coesione e del Pnrr (sono ancora da utilizzare 95 miliardi tra vari strumenti finanziari). La Commissione continua comunque a mettere paletti alle azioni che i governi possono intraprendere. A farsi portavoce è sempre Dombrovskis. Per il commissario le misure di sostegno devono essere mirate e temporanee. Soprattutto non devono incentivare la domanda di fonti fossili. Niente aiuti indiscriminati agli automobilisti, quindi.

Andrea Pira

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Taglio delle accise e Tir Il Mef: le risorse ci saranno

PER VENIRE INCONTRO AI CAMIONISTI ANCHE LA DILAZIONE DELL'IVA E DEI CONTRIBUTI FINO AL 31 DICEMBRE

LE MISURE

ROMA Da qui a venerdì la parola d'ordine è "trovare le risorse". Perché senza gli italiani si sveglierebbero l'indomani con una pessima sorpresa al distributore: il numero 2 a contrassegnare il prezzo dei carburanti alla pompa, sfondando il tetto dei due euro semmai il governo, sciaguratamente, non dovesse trovare i soldi per confermare il taglio delle accise. Si naviga a vista, tanto che i rumors che si rincorrono nei Palazzi romani parlano di una sforbiciata ad alto rischio e che, in ogni caso, potrebbe essere formato mignon. E così da Parigi è il Mef, a margine dei lavori del G7 Finanze, a precisare che il taglio ci sarà perché s'ha da fare: si lavora per confermarlo nel rispetto della deadline del 22 maggio. Evitando la doccia gelata per gli automobilisti e tutti i contraccolpi del caso per l'immagine dell'esecutivo, che ne uscirebbe a dir poco con le ossa rotte. «Si andrà in questa direzione, stiamo lavorando sulle coperture finanziarie, cosa che non è mai semplice in assenza di deroghe al Patto», bacchetta l'Ue da Parigi via XX Settembre.

Intanto a 1.400 km di distanza, negli uffici del Mef, i tecnici lavorano di buona lena barcamenandosi tra tutte le difficoltà del caso. Per sforbiciare le accise 20 centesimi per il gasolio e 5 centesimi per la benzina servono infatti 300 milioni di risorse vive, perché sull'extragettito di maggio il governo non potrà contare: dovrà attendere il 9 giugno, la data cerchiata in rosso per passare all'incasso. Quindi sono due le ipotesi sul tavolo: "spezzettare" il taglio, procedendo step by step, oppure trovare i soldi che permettano all'esecutivo di tirare dritto, tutto d'un fiato, fino al 9 giugno. Missione non semplice perché i guai non vengono mai soli. E venerdì il governo non dovrà solo fronteggiare lo sconto delle accise in scadenza, ma metter mano anche alle misure per i tir al gameover il 30 maggio. La premier Giorgia Meloni vedrà gli autotrasportatori venerdì pomeriggio, subito prima del Consiglio dei ministri chiamato a varare l'idea del governo un decreto unico in cui infilare sia il nuovo sconto sulle accise che le misure volte a sedare la rabbia dei camionisti. Scongiurando la serrata che potrebbe portarli a spegnere fari e motori dal 25 al 29 maggio, cinque giorni di fila che precipiterebbero il paese nel caos. Un buco nero da cui tenersi alla larga perché finirebbe per ammaccare l'immagine del governo né più né meno dei rincari dei prezzi alla pompa. Per comprenderlo basta immaginare gli scaffali vuoti nei supermercati e nelle farmacie, i distributori senza carburante, i ritardi nelle consegne, i rallentamenti nelle catene di montaggio, l'inevitabile fiammata dei prezzi al consumo. Uno scenario da incubo, che ha indotto la presidente del Consiglio a chiedere ai suoi di fare il possibile per evitare il

muro contro muro: «Bisogna tentare l'impossibile per aiutare un comparto in affanno e senza il quale si ferma il Paese. È un pericolo che non possiamo in alcun modo correre», ha suonato la sveglia Meloni ai suoi.

Per convincere gli autotrasportatori a non incrociare le braccia, si ragiona su un ritocco all'insù del credito d'imposta per l'acquisto di gasolio, con il ripristino del rimborso di 26,9 centesimi al litro. Esoso? Mica tanto, considerando che il taglio delle accise previsto per gli automobilisti alla pompa non vale per i tir, che fanno il pieno dai fornitori o all'ingrosso. Altra misura su cui si ragiona, la dilazione di Iva e contributi fino al 31 dicembre: allungare i tempi di quanto dovuto allo Stato per consentire di tirare un po' il fiato.

LA PROTESTA DEI TIR

Basterà a convincere gli autotrasportatori, ammesso si trovino i soldi per varare i provvedimenti che il governo ha in mente? Si vedrà. Intanto gli addetti ai lavori si armano di carta e penna e scrivono al ministro dell'Interno Matteo Piantedosi, mettendo in guardia il Viminale dal rischio di iniziative «gravi» che potrebbero segnare i giorni di protesta. Perché la rabbia che attraversa la categoria è tanta ed è difficile tenerla a bada. Nella lettera dell'Unatras si fa riferimento a «frange estranee» e potenziali «infiltrazioni volte a destabilizzare l'ordine pubblico per fini diversi», richiamando il pericolo di blocco di strade e autostrade, fino al rischio di lancio di sassi dai cavalcavia. Al ministro la sigla che rappresenta il 90% degli autotrasportatori chiede di adottare «ogni strumento» per garantire che la serrata «si svolga nel rigoroso rispetto delle leggi, della sicurezza pubblica e della libertà di ogni cittadino». Ma l'obiettivo di Meloni resta immutato: scongiurare lo sciopero. In barba al "no tengo dinero" intramontabile motivetto anni 80 i soldi andranno trovati e alla svelta: non più tardi di venerdì.

Ileana Sciarra

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La giornata a Piazza Affari

↑ **Acquisti su difesa e Ferrari Bene il lusso e Inwit**

In cima all'istituto c'è Avio (+4,13%), ma tutto il settore della difesa brilla: Fincantieri chiude con +2,20% e Leonardo +2,01%. In luce anche Ferrari (+3,47%) e Inwit (+2,73%). Acquisti su Moncler (+2,09%) e Lottomatica (+1,54%).

↓ **Cedono Prysmian e Saipem Giù Amplifon e bancari**

Chiude in fondo all'istituto Prysmian (-5,04%) dopo il balzo della domanda di elettrificazione in Nord America. In calo Saipem (-3,18%) e Amplifon (-2,50%). Cedono i titoli delle banche: Bpm (-1,68%) e Unicredit (-1,40%).



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'ad Filosa: "I clienti chiedono auto piccole, ecologiche e accessibili". Domani il piano a Detroit

Stellantis lancia il progetto e-car "La produzione a Pomigliano dal 2028"

IL CASO

CLAUDIA LUISE
INVIATA A DETROIT (USA)

Una nuova produzione a Pomigliano, legata alla scelta di realizzare auto più piccole ed economicamente accessibili. Stellantis lancia il progetto e-car e lo fa alla vigilia della presentazione del piano industriale dell'ad, Antonio Filosa. L'uscita delle prime macchine elettriche di dimensioni ridotte sarà nel 2028 e la previsione è di raggiungere volumi "significativi" per vetture che avranno un prezzo vicino ai 15 mila euro.

«La "E" di e-car sta per europea, emozione, elettrica ed ecosostenibile» spiega il gruppo automobilistico. Questo segmento, destinato a essere prodotto in Europa per il mercato interno, è stato riconosciuto dalla Commissione europea per la sua capacità di sostenere l'occupazione nel settore del design e della produzione. Inoltre svolge un ruolo chiave nel favorire una più ampia diffusione dei veicoli 100% elettrici, supportando una mobilità urbana. Le nuove auto sono il frutto di un an-



Alla guida Antonio Filosa, amministratore delegato di Stellantis presenterà domani a Detroit il nuovo e atteso piano industriale del gruppo automobilistico con nuovi modelli

Per Pomigliano la prospettiva è di ricevere investimenti di lungo periodo e puntare contestualmente sia sull'ibrido sia sull'elettrico. «Resta il fatto che le incognite sono molteplici, soprattutto rispetto alle ricadute sull'indotto» aggiungono unitariamente le sigle sindacali. Al momento, invece, non sono attese indicazioni operative su Cassino: «La direzione di Stellantis ha comunicato che non sono ancora pronti a esporci un piano operativo, ma chiediamo un impegno molto forte poiché non accetteremo la dismissione di nessun sito italiano» dicono i sindacati.

Ma questo è solo un tassello della rivoluzione delle strategie di Stellantis targata Filosa. L'ad ha scelto Detroit, cuore storico dell'auto americana, per svelare domani, all'investor Day la svolta che segnerà una netta discontinuità rispetto al passato. Non solo un nuovo piano industriale, ma una revisione profonda delle scelte compiute negli ultimi anni: dagli investimenti all'elettrico, fino alle alleanze con i costruttori cinesi e alla gestione degli stabilimenti europei. Anche il brand delle e-car sarà svelato a Detroit.

rispetterà il requisito del 70% di componentistica made in Europe previsto dall'attuale normativa europea.

Nel solco della tradizione, anche la scelta di partire con la produzione da Pomigliano, dove già vengono fabbricate auto popolari come la Fiat Pandina ibrida. «È un segnale positivo per lo stabilimento campano e per il futuro dell'automotive italiano. Auspichiamo che nei prossimi giorni il piano industriale venga ulteriormente arricchito da nuovi annunci, all'altezza delle aspettative di un progetto ambizioso e

70%
La percentuale di componenti Made in Europe previsti dall'Ue che Stellantis rispetterà

occupazione di tutto il personale a Pomigliano, che resta il nostro obiettivo fondamentale, ma abbiamo l'esigenza di monitorare l'attuazione del piano tanto più che i tempi di realizzazione sono purtroppo lunghi» commentano Fim, Fiom, Uilim, Fismic Uglm e Aqefr che parlano di «una modifica parziale del precedente piano con un tentativo da parte di Stellantis di penetrare il segmento più economico, che finora è rimasto scoperto». I sindacati suggeriscono anche che la produzione potrebbe essere realizzata «in collaborazione con altri costruttori extra-europei».

coraggioso» evidenzia il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso.

Per i sindacati è una notizia positiva ma l'attenzione deve restare alta. «A regime questa scelta dovrebbe consentire di arrivare finalmente alla piena

Il ministro Urso
"È un segnale positivo per lo stabilimento campano"

no di battaglia portata avanti dai costruttori con l'Acca per spingere l'Ue a prevedere una nuova categoria di auto di piccole dimensioni con regole specifiche e meno onerose per le case produttrici. Proprio i vincoli imposti dal Green Deal, avevano portato i brand a ridurre drasticamente i modelli nel segmento delle vetture di piccole dimensioni a prezzi accessibili in Europa negli ultimi anni. Perdendo anche fette di mercato, con le famiglie spesso impossibilitate a sostituire le vecchie auto per una questione di costi. Quello delle e-car rappresenta un concetto profondamente radicato nel Dna europeo di Stellantis, in continuità con la tradizione di successo delle vetture compatte. I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche. Stellantis risponde a questa richiesta con modelli entusiasmanti per diversi brand» commenta Filosa. La vettura

Euronext difende l'ad di Borsa Italiana "Con Cdp interpretazioni divergenti"

Il ceo Boujnah: bene che rimanga Testa a Piazza Affari, la procedura italiana è troppo lunga

DANILO CECCARELLI
PARIGI



Fabrizio Testa (Borsa Italiana)

«Una divergenza di interpretazione» su una «specifica clausola contrattuale». Questo il motivo principale dello scontro tra Cassa depositi e prestiti ed Euronext, secondo Stéphane Boujnah, ceo e presidente del consiglio direttivo della piattaforma borsistica pa-neuropea. Al centro della contesa, la successione di Fabrizio Testa l'amministratore delegato di Borsa Italiana, controllata al 100% dall'operatore che l'ha acquisita nel 2021 per 4,3 miliardi di euro.

Da una parte c'è Euronext che punta a mantenere il dirigente, dall'altra Cdp, che in base all'8,08% detenuto nel gruppo vuole un cambio pretendendo di dire la sua sulla scelta del prossimo no-

me. «Noi riteniamo che la procedura richiesta dalla parte italiana, che è stata utilizzata inizialmente (per la prima nomina di Testa, ndr) sia relativamente pesante perché richiede quasi un anno e deve essere attivata quando la posizione è vacante», ha spiegato Boujnah presentando i risultati del gruppo in una call. Cdp, invece, ha una «posizione diversa», ha sottolineato il ceo. Quella che si basa sul codice civile italiano e prevede una nuova nomina

ogni tre anni. La controllata pubblica per far valere la sua posizione si è rivolta nei mesi scorsi alla giustizia olandese e a quella italiana, che però hanno entrambe bocciato la richiesta con quella che Boujnah definisce una «conclusione analoga». Ma il governo italiano è deciso a non mollare nel braccio di ferro ingaggiato sulla nomina del prossimo amministratore delegato.

Ad inizio aprile il ministro degli Esteri Antonio Tajani in un'intervista a *Milano Finanza* non aveva escluso la possibilità di proporre al collega Giancarlo Giorgetti il ricorso al Golden Power. In vista del suo intervento alla Commissione banche previsto per domani, Boujnah sottolinea che con Cdp ci sono «ottimi rapporti di collaborazione». «Si tratta di un partner che ci

ha aiutati a crescere», ha spiegato il ceo ai giornalisti, ribadendo che «non ci sono altri problemi».

Intanto, per i primi tre mesi dell'anno Euronext ha annunciato di «ottavo trimestre consecutivo di crescita a due cifre». I ricavi sono in aumento del 15,3% a 528,5 milioni di euro, mentre l'utile netto rettificato è cresciuto del 17,7% arrivando a 216,2 milioni e quello reported è stato di 192,3 milioni di euro (+16,7%). Tra gennaio e marzo lo scambio di azioni è stato incrementato dalla volatilità dei mercati provocata dalla guerra in Medio Oriente. Una performance, quella del gruppo borsistico, aiutata soprattutto dall'acquisizione di Athex, l'operatore della Borsa di Atene acquisito a novembre.

IL RISIKO BANCARIO

Unicredit diserta Commerzbank No all'assemblea

Unicredit sceglie l'assenza. Per il secondo anno consecutivo il gruppo milanese non deposita le azioni e diserta l'assemblea di Commerzbank a Wiesbaden. La decisione congela lo scontro diretto con la ceo Bettina Orlopp, mentre prosegue l'offerta pubblica di scambio lanciata da Piazza Gae Aulenti. A due settimane dall'avvio le adesioni segnano uno 0,02% fisiologico, destinato a scaldarsi in vista della chiusura del 16 giugno. Cresce al 40,69% l'esposizione potenziale italiana, spinta dai derivati regolati in contanti al 10,7%, a fronte di una quota in azioni invariata al 26,77% e un pacchetto del 3,22% legato a total return swap.

L'assenza del primo azionista alleggerisce la pressione sui vertici tedeschi, la cui unica stampella resta il 12% in mano allo Stato. I consigli di amministrazione e sorveglianza di Commerzbank hanno respinto l'offerta al mittente, definendola «a sconto» e smontando il piano italiano giudicato «vago e rischioso». Argomentazioni che Unicredit ha replicato bollando come «infondate e prive di dati a supporto». Lo scontro sul risiko bancario europeo continua, al netto di due colloqui improduttivi in attesa di un'intervista tra Andrea Orcel e la stessa Orlopp. r.e.

L'ACCORDO IN PROCURA

Glovo aumenterà il salario dei rider da 10 a 14 euro l'ora

Glovo porterà i salari minimi dei rider a 14 euro l'ora, dagli attuali 10 euro previsti dal contratto collettivo Assodelivery-Ugl. L'aumento, che sarà effettivo dall'1 giugno, è tra le condizioni che la società ha inserito nel piano presentato alla procura di Milano per uscire dalla procedura di amministrazione giudiziaria. Commissariata da Palazzo di Giustizia il 9 febbraio scorso con l'accusa di caporalato digitale, l'azienda del food delivery ha incontrato il pubblico ministero Paolo Storari, che ha coordinato le indagini, formalizzando il progetto che intende portare avanti per i prossimi mesi.

Nel piano, su cui la procura ha espresso un parere positivo, Glovo si impegna poi a restituire ai rider un aumento del «corrispettivo minimo per proposta di ordine» non inferiore ai tre euro lordi, come forma di recupero del «progresso» contestato dal controllo giudiziario. SAR.TIR.

IL MONDO IN BILICO

Ilya Somin “Con i dazi Trump sfida il diritto L'Europa stia ferma fino al 4 luglio”

Il padre della causa contro le tariffe: “Tycoon imprevedibile, danno agli Usa”

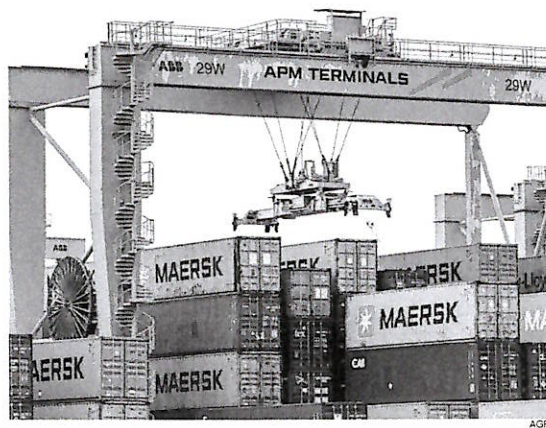
L'INTERVISTA

FABRIZIO GORIA

L'ultimatum è servito. Donald Trump ha fissato la linea rossa per l'Europa al 4 luglio. Bruxelles deve ratificare l'accordo di Turnberry o subirà più tariffe doganali. A ostacolare l'esecutivo Usa è il sistema giudiziario. Ilya Somin, docente alla George Mason University, ha guidato la causa che ha spinto la Corte Suprema ad annullare i dazi globali. «Un presidente non ha poteri di tassazione illimitati, l'Ue ne tragga vantaggio», sottolinea. E delinea le armi legali contro la Casa Bianca, le ricadute di un «protezionismo che distrugge lo Stato di diritto» e le sfide per l'Ue, che secondo Somin deve «essere più proattiva sul mercato libero» contro Washington in questa fase.

Trump minaccia l'Ue: più dazi in assenza una ratifica immediata dell'accordo di Turnberry. È un bluff?
«Fissare una linea netta risulta complesso. La reale autorità a disposizione dell'esecutivo per implementare questa misura appare fumosa. Il presidente non può invocare l'International emergency economic powers act (Ieepa): la Corte Suprema ha stabilito che tale legge non autorizza l'imposizione di tariffe doganali. Per aggirare l'ostacolo, l'amministrazione ha sostituito i dazi dell'Ieepa con nuove imposte basate sulla Sezione 122, ma anche questa mossa è al centro di aspre dispute in tribunale. Tale norma impone un tetto massimo del 15%, incompatibile con le minacce del 25%. Restano le Sezioni 232 e 301, ma la loro eventuale applicazione contro l'Ue innescherebbe cause immediate. La giurisprudenza attuale rende impervio il percorso per l'esecutivo, e un ricorso a tali norme per tariffe globali su vasta scala andrebbe oltre ogni limite consentito».

Dopo la sentenza della Corte Suprema sullo Ieepa, cosa accadrà se anche la Sezione 122 venisse bocciata?
«Quella norma costituisce il primo tentativo di aggirare la sentenza della Corte Suprema. Pochi giorni fa la Corte del Commercio Internazionale si è pronunciata contro Trump, ma il governo presenterà ricorso e la parola fine spetterà ai gradi superiori. In caso di rigetto, il governo ripiegherà sulle Sezioni 232 e 301, normative dai confini assai ristretti. L'amministrazione sostiene che i partner esteri producano beni in eccesso rispetto al fabbisogno interno per inondare il mercato americano: tesi surreali, poi



Sotto pressione Gli scambi globali di merci sono stati messi in difficoltà dall'annuncio dei dazi da parte di Trump durante il "Liberation Day" nel 2025. La Corte Suprema ha ritenuto illegali i dazi Usa, ma gli Usa hanno usato ulteriori stratagemmi per usarli



“

Ilya Somin
Docente di diritto a GMU

Oggi mancano i numeri per ribaltare le decisioni sui dazi. Ma il Congresso Usa mostra segnali di insofferenza

L'Europa deve consolidare l'alleanza transatlantica, messa a dura prova dalle politiche commerciali ostili

ché questa è la base del commercio internazionale. Uno dei nostri clienti importa vino da molti Paesi, inclusa l'Italia. I viticoltori italiani producono volumi superiori alla domanda locale per venderli all'estero. Definire questo meccanismo una pratica sleale sovverte le fondamenta dell'economia di mercato».

Quindi?
«L'esecutivo dovrà procedere con indagini mirate su settori specifici o nazioni singole, provando un danno concreto alla sicurezza o all'industria. L'uso distorto di queste leggi configura un abuso di potere evidente, ma la reazione delle corti resta un fattore da valutare con cautela».

Il protezionismo ha un costo interno tangibile. Quanto pesa sull'economia americana?
«L'impatto economico è grave e innegabile. I prezzi al consumo subiscono rincari costanti, le filiere produttive vengono colpite duramente: settori chiave come l'automotive e l'agroalimentare dipendono dall'inter-

sambio internazionale, e i dazi indiscriminati su alluminio e acciaio hanno inflitto danni immensi all'industria manifatturiera. Emergono poi un rischio profondo legato allo Stato di diritto».

«Il potere concentrato nelle mani di un solo individuo, capace di imporre dazi a piacimento, distrugge ogni certezza legale. Investitori, produttori e consumatori necessitano di stabilità per pianificare il futuro. Le decisioni arbitrarie del presidente minano la fiducia nei mercati e creano uno scenario di imprevedibilità dannoso per tutti gli attori economici globali».
La Costituzione affida l'autorità doganale al Congresso. Esiste una reale volontà bipartisan per sottrarre all'esecutivo il controllo della politica commerciale?
«Il Congresso mostra segnali di insofferenza, ma i numeri per un'azione incisiva mancano. Il Senato ha tentato in più occasioni di ribaltare le decisioni tariffarie della Casa Bianca, scontrandosi con l'opposizione della leadership della Camera. Un ribaltamento dei dazi richiederebbe una maggioranza dei due terzi in entrambe le aule per superare il veto presidenziale, traguardo irraggiungibile nell'attuale clima politico. La paralisi legislativa obbliga a confidare nei tribunali, che rimangono l'unico vero contrappeso democratico».

LA COMMISSIONE VARA IL PIANO SUI FERTILIZZANTI

Tariffe, maratona notturna per i vertici Ue
Confronto sulle clausole di salvaguardia

Commissione, Parlamento europeo e Consiglio dell'Unione europea si sono riuniti in trilogia dalle 21 di ieri per concordare il testo definitivo che porterà all'applicazione dell'intesa commerciale con gli Stati Uniti. L'Ue azzererà le tariffe sulla maggior parte dei beni americani in cambio di un'aliquota Usa del 15%. Nell'ultimo miglio del negoziato, lo scontro si è concentrato sull'introduzione di alcune clausole di salva-

guardia proposte dal Parlamento Ue. Molti governi si oppongono perché per gli americani non erano questi i patti. La Francia difende la linea del Parlamento. In caso di accordo il testo sarà votato a giugno, in tempo per l'ultimatum del 4 luglio imposto da Trump, che ha minacciato ulteriori dazi su auto e acciaio. Intanto, ieri la Commissione ha adottato un "Piano per i fertilizzanti", contro i rincari dovuti a Hormuz. R. E. —



IMAGO/ECONOMICA

nanze italiane. Secondo il Codacons, lo sconto sui carburanti fino a oggi è costato complessivamente 1,3 miliardi di euro.

L'Ue, intanto, si mostra prudente. Il richiamo, almeno nei toni, è arrivato sempre da Dombrowskis, che pur non nominando direttamente l'Italia ha chiesto di «adottare misure temporanee e mirate per sostenere l'economia, che non aumentino la domanda di combustibili fossili». «Il problema è che stia-

mo affrontando uno shock dall'alto dell'offerta. In un certo senso, se molti Paesi sostengono la domanda, finiamo per mantenere alti i prezzi dell'energia e spendere molti soldi con benefici limitati», ha dichiarato Dombrowskis. Tutto sta su come si organizza la «risposta politica». Ma il tempo stringe, e nel governo cresce la preoccupazione degli effetti della crisi mediorientale sulle tasche degli italiani. —

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA



MAURO SCROBOGNA/L'ESPRESSO

Allavoro
Lapremier
Giorgia
Meloni con
il ministro
della Difesa
Guido
Crosetto
durante una
sessione in
Aula a Roma
in dibattito
le spese
militari
per la Nato

e con le finanze a secco, il governo potrà fare poco. Nei prossimi 12-15 mesi, gli ultimi di questa legislatura. In un anno così delicato, le mosse di Meloni hanno inevitabilmente anche una prospettiva elettorale. Lo ammette, indirettamente, lei stessa nella lettera quando spiega alla presidente della Commissione le difficoltà nel chiedere agli italiani sacrifici sulle spese militari mentre la crisi energetica complica la vita a famiglie, lavoratori e imprese.

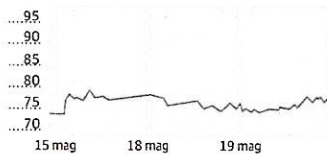
Meloni però sa che un anno fa ha firmato accordi vincolanti con la Nato. Il 5% è parte di quelli accordi. Per questo, riferiscono fonti di Fdi, considera «sleale» aver piazzato quel paragrafo nella mozione, al netto dell'ingenuità dei parlamenta-

ri del suo partito. Tanto più che hanno offerto un'immagine non edificante della maggioranza e dato un assist alle opposizioni che parlano di «condizione comatoso» dell'esecutivo (Francesco Boccia, Pd), di «figuraccia di un governo a pezzi» (Giuseppe Conte, M5S), di probabili telefonate dagli Stati Uniti per richiamare all'ordine Meloni (Nicola Fratoianni, Avs). E potrebbe non essere finita qui. Almeno così par di capire da Romeo. Il leghista prova ad allontanare i sospetti da sé sostenendo che è stata FdI a formulare la mozione, ma alla fine ammette: «C'erano sensibilità diverse, è stato deciso che era meglio soprassedere e rinviare la discussione in altre sedi». —

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA

© SHUTTERSTOCK/BEA-FIL

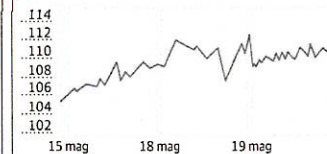
↑ SPREAD BTP/BUND
+3,8% 77,33



↓ DOW JONES
-0,65% 49363,88



↓ BRENT
-0,62% 111,41



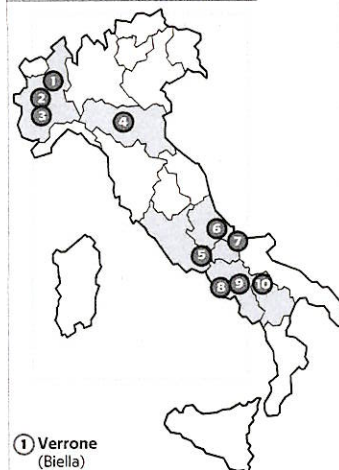
↓ FTSE MIB
48.354,89 -0,65%

↓ FTSE ALL SHARE
50.929,56 -0,66%

↓ EURO/DOLLARO
1.16064 \$ -0,46%

Stellantis lancia l'e-car andrà in produzione a Pomigliano dal 2028

GLI STABILIMENTI IN ITALIA



- 1 Verrone (Biella)
- 2 Mirafiori (Torino)
- 3 Carmagnola (Torino)
- 4 Modena
- 5 Cassino (Frosinone)
- 6 Atessa (Chieti)
- 7 Termosti (Campobasso)
- 8 Pomigliano D'Arco (Napoli)
- 9 Pratola Serra (Avellino)
- 10 Melfi (Potenza)

IL PUNTO
di RAFFAELE RICCIARDI

Il nodo Hormuz frena la ripresa dell'industria

La crisi del Golfo rischia di abbattersi su un'industria italiana che vivacchia, ma che potrebbe precipitare in un incubo ben peggiore se il nodo di Hormuz restasse ingarbugliato ancora per il resto dell'anno. La sensazione che si porta a casa ad ascoltare economisti ed economisti di Intesa Sanpaolo e Prometeia, che hanno presentato l'Analisi dei settori industriali (Asi), è di un galleggiamento globale in cui solo col senno di poi potremo dire se avremo sottovalutato un enorme problema o eravamo abbastanza scafati da navigarlo. Lo choc energetico peggiore della storia, con il 12% di ammanco nella produzione mondiale di greggio, per ora non ha scalfito i record globali delle Borse. Gli stessi prezzi petroliferi non hanno reagito con la veemenza vista in altre crisi, o almeno non l'hanno fatto i future finanziari (mentre i contratti "fisici" si sono impennati ben più rapidamente). I giri del motore dell'Italia Spa non sono certo a mille: per il Rapporto Asi la manifattura tricolore si avvia verso un 2026 stabile per il fatturato a prezzi costanti (+0,2%). Lo scenario al 2030 è positivo, ma con una crescita confinata nell'ordine dell'1% medio. Per quest'anno, l'apporto dell'export è azzoppato e molto si gioca sugli investimenti interni, iper-ammortamento e Pnrr permettendo. Elettrotecnica (+2,2%), Meccanica (+1,1%) ed Elettronica (1,3%) sono i settori più dinamici. L'Analisi non esclude però una sciagurata ipotesi di un protrarsi della crisi anche nella seconda parte del 2026: costerebbe una contrazione dell'1,5% del fatturato, nella media del biennio 2026-27. Con impatto diffuso a tutti i settori, ma i produttori di beni di consumo incompressibili (alimentari, farmaci, largo consumo) a difendersi meglio di beni durevoli e d'investimento.

dal nostro inviato
DIEGO LONGHINI
DETROIT

Le tessere del puzzle sono sul tavolo. E l'ultima porta il nome dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, dove Stellantis ha deciso di produrre dal 2028 una e-car. Nella fabbrica che fu la casa dell'Alfa Sud e da dove oggi escono la Pandina ibrida, che vivrà almeno fino al 2030, e l'Alfa Romeo Tonale, si costruiranno piccole auto elettriche utilitarie a un prezzo intorno ai 15mila euro. Sulla carta, una garanzia di volumi e sviluppo per il polo campano che occupa più di 2mila persone. Un progetto industriale che anticipa la volontà dell'Europa di costruire e-car made in Ue, tanto che il piano ha già ricevuto un parere favorevole da Bruxelles.

L'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, ha svelato la novità a due giorni dall'Investor Day ad Auburn Hills, hinterland di Detroit. Domani dagli Usa racconterà al mercato qual è il suo piano industriale e come si incastrano le tessere già messe sul tavolo. Un puzzle che probabilmente non sarà completo. C'è l'alleanza con Leapmotor, che sta dando frutti. Ha appena prodotto nuovi accordi per utilizzare le fabbriche spagnole di Saragozza, dove sarà prodotta anche una Opel con componentistica

L'ad Filosa domani
presenta il piano
industriale a Detroit. E Byd
smentisce la visita a Cassino

IL MANAGER

Antonio Filosa
Amministratore
delegato
del gruppo
Stellantis
dall'estate 2025



Leap, oltre ai modelli del costruttore del Dragone, e un'intesa per l'uso esclusivo da parte della joint venture con la casa di Hangzhou della fabbrica di Madrid. Poi c'è il rilancio dell'intesa con Dongfeng, che produrrà a Wuhan modelli Peugeot e Jeep per la Cina e l'export. Partnership che dovrebbe avere ulteriori sviluppi. C'è chi ipotizza un impegno nel sito di Cassino, lo stabilimento più in difficoltà a livello italiano, dove da inizio anno gli operai sono entrati al lavoro per meno di 20 giorni. Questo è un pezzo del puzzle che rimarrà ancora coperto. Ieri era stata avvistata una delegazione cinese

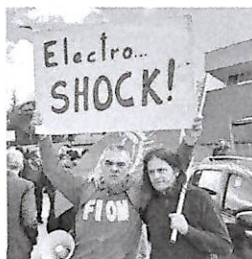
nello stabilimento laziale. Gruppo che sembrava appartenere a un altro colosso come Byd. Visita però smentita dallo stesso produttore di Shenzhen, che è in cerca di fabbriche nel Vecchio continente. È da capire quale sarà il partner di Stellantis per Pomigliano. Cinese o europeo? Oppure un'altra casa asiatica, trattandosi di e-car? Domani, forse, il responso. Per ora l'ad Filosa sottolinea l'importanza dell'operazione: «L'e-car rappresenta un concetto profondamente radicato nel Dna europeo di Stellantis, in continuità con la tradizione di successo delle vetture compatte. I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili e ecologiche. Stellantis risponde a questa richiesta con modelli entusiasmanti per diversi brand». L'auto sarà «europea, darà emozioni, sarà elettrica e ecosostenibile, recuperando la tradizione della mobilità per tutti». L'obiettivo è fare volumi significativi, «integrando design all'avanguardia e tecnologie di livello mondiale sviluppate con partner selezionati - dice il gruppo italo-francese - per ottimizzare i costi e i tempi di uscita sul mercato».

Soddisfatti i sindacati che domani incontreranno l'azienda per conoscere il piano, che non avrà solo una valenza finanziaria, ma industriale, tra il futuro dei marchi, facendo ordine tra i 14 brand, i nuovi

modelli e il destino delle fabbriche. E poi c'è il capitolo alleanze. «Le produzioni aggiuntive a Pomigliano ci permetteranno di raggiungere la piena occupazione, ma i tempi sono lunghi e le incognite molteplici. Per questo chiediamo un confronto serrato e continuo su tutte le fabbriche», dicono Fim, Fiom, Uilim, Fismic, Ugl e Aqcf. Positiva la reazione del governo. Il ministro Adolfo Urso sottolinea che l'annuncio della e-car a Pomigliano «è un segnale per lo stabilimento e il comparto, una scelta giusta che rafforza il Piano Italia».

LA VERTENZA
di ROSARIA AMATO
ROMA

Piano inaccettabile, da ritirare. Al termine della riunione con le Regioni nelle quali si trovano gli impianti che subiranno pesanti tagli dei lavoratori e della produzione, il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso ha ribadito che è questa la posizione che il governo avrà lunedì 25 al tavolo con Electroflux. «Dalla riunione è emersa una posizione pienamente condivisa tra governo e Regioni: afferma Urso - difendere la capacità produttiva italiana, salvaguardare l'occupazione e respingere ogni decisione che metta a rischio il futuro industriale del gruppo nel nostro Paese». Electroflux pochi giorni fa ha annun-



La protesta degli operai di Electroflux

ciato un piano di "ottimizzazione" della produzione, che comporta 1.700 licenziamenti e la chiusura dello stabilimento di Cerreto d'Esi, nelle Marche. Per parte sua, Urso offre «il massimo sforzo con gli strumenti pubblici».

Difficile dire se la richiesta di ritirare il piano, condivisa anche dai sin-

“Electroflux ritiri il piano” Regioni e Urso in pressing

dacati, potrà essere accolta, anche in parte, da Electroflux, che ha adottato la linea del silenzio dopo il comunicato diffuso l'11 maggio, che dava una generica assicurazione secondo la quale l'Italia sarebbe rimasta «un Paese strategico», e i licenziamenti sarebbero stati gestiti individualmente «tutte le misure disponibili per attenuare le ricadute sociali e sostenere i dipendenti coinvolti nel percorso di transizione». Se Electroflux tace, intervengono però le associazioni di categoria, e cioè la Confindustria dei territori coinvolti, cinque organizzazioni che si presenteranno lunedì al tavolo con una posizione unitaria. La vertenza Electro-

flux, argomentano, «non può essere considerata una crisi limitata ai singoli stabilimenti, ma rappresenta una questione industriale di rilievo europeo», che va affrontata come tale. Il punto di partenza, per sindacati e istituzioni, rimane però il ritiro dei licenziamenti annunciati che, denuncia il segretario generale della Fiom Cgil, Michele De Palma, «sono di fatto una pistola puntata alla testa delle lavoratrici e dei lavoratori». Un «ricatto» che va tolto dal confronto negoziale «per capire insieme come rilanciare e difendere gli impianti e l'occupazione in tutti gli stabilimenti».

Enel, successo del bond da 2,5 miliardi domanda 3,5 volte superiore all'offerta

L'OPERAZIONE

ROMA Enel torna da protagonista sul mercato dei capitali e mette a segno un'operazione che ne ribadisce la centralità e la solidità finanziaria nello scenario energetico continentale. Il colosso elettrico guidato da Flavio Cattaneo, ieri, ha collocato con successo un prestito obbligazionario in due tranche da complessivi 2,5 miliardi di euro, raccogliendo una risposta a dir poco straordinaria da parte degli investitori qualificati.

I numeri parlano chiaro: la domanda complessiva ha sfiorato gli 8,5 miliardi di euro, superando l'offerta di circa 3,5 volte. Un vero e proprio "effetto oversubscription" che ha permesso ad Enel di spuntare condizioni economiche molto competitive, con una cedola media ponderata fissata al 3,688% e una durata media dell'emissione di circa 5,5 anni. Al di là del successo tecnico del collocamento, l'operazione rappresenta un *cruciale tassello industriale*. I proventi di questa doppia tranche saranno infatti destinati a finanziare l'ordinario fabbisogno del Gruppo, fornendo la necessaria flessibilità finanziaria per dare immediata concretezza e velocità alle linee guida del Piano Strategico 2026-2028. Il mercato, di fatto, ha espresso un chiarissimo voto di fiducia non solo sulla stabilità attuale del colosso energetico, ma soprattutto sulla credibilità della sua traiettoria di crescita e transizione per i prossimi anni. La struttura del bond è stata calibrata su due scadenze temporali distinte, trovando immediata sponda in un consorzio bancario internazionale di primissimo piano che ha agito in qualità di joint-bookrunner. La prima tranche, da 1.250 milioni di euro con scadenza al 26 maggio 2030, offre un tasso di interesse fisso del 3,500% (con un prezzo di emissione al 99,681% e rendimento effettivo alla scadenza del 3,587%).

LA CREDIBILITÀ DELLA GESTIONE

La seconda tranche, sempre da 1.250 milioni ma con una proiezione più a lungo termine fissata al 26 maggio 2033, prevede una cedola fissa del 3,875%, con un prezzo di emissione pari a 99,513% e un rendimento a scadenza del 3,956%. Per entrambe le linee, la data di regolamento è prevista per il prossimo 26 maggio. L'accoglienza riservata a questo double-tranche evidenzia come la comunità finanziaria sposi appieno la visione di lungo periodo di Enel, rassicurata anche da un solido quadro di rating che vede S&P posizionarsi su un BBB con outlook positivo, affiancato dai giudizi stabili di Moody's (Baa1) e Fitch (BBB+). I nuovi titoli, che non saranno offerti al pubblico retail ma rimarranno riservati alla platea istituzionale, viaggiano ora verso la doppia quotazione sul mercato regolamentato Euronext di Dublino e sul Mercato Telematico delle Obbligazioni (MOT) di Borsa Italiana. Con questa mossa, Enel non solo blinda la propria struttura finanziaria, ma accelera il passo verso gli obiettivi sfidanti del suo domani industriale, confermandosi come uno dei benchmark più solidi e attrattivi dell'intero comparto utility europeo.

Glovo aumenta il salario ai rider per uscire dal commissariamento

La società accetta di alzare il compenso orario dei fattorini da 10 a 14 euro lordi. L'impegno a "incontri serrati" con i sindacati

di ROSARIO DI RAIMONDO
MILANO

Paghe da 14 euro lordi l'ora invece di 10 già da giugno. Un compenso minimo per singola consegna di 3 euro che scatta retroattivamente dallo scorso febbraio, per recuperare così gli arretrati. In media, fino a duecento euro in più al mese nella busta paga dei rider. Con l'impegno, per il futuro, di partecipare a «incontri serrati» con i sindacati per arrivare a un nuovo contratto nazionale di lavoro.

Allora si può fare. Il colosso delle consegne a domicilio Glovo (40 mila fattorini in Italia) mette nero su bianco una serie di proposte indirizzate al pm di Milano Paolo Storari - da anni in prima linea sul fronte del lavoro povero e sfruttato - per rispondere alle accuse che hanno portato tre mesi fa la procura a commissariare la società con la nomina dell'amministratore giudiziario Andrea Adriano Romanò. Tra i punti critici evidenziati dai pm e sottoscritti dal gip Roberto Crepaldi c'erano i compensi «sotto la soglia di



LE TAPPE

- Il 9 febbraio la Procura di Milano ha disposto il controllo giudiziario d'urgenza per caporalato a Foodinho, gruppo Glovo: ai 40mila rider paghe sotto la soglia di povertà
- L'azienda si è impegnata ad alzare la paga oraria lorda a 14 euro e il minimo per consegna a 3 euro, riconoscendo tre mesi di arretrati

povertà» e lo «sfruttamento lavorativo» di chi ogni giorno ci porta pizze e hamburger a casa. Una misura, quella del commissariamento, che nei mesi scorsi ha riguardato anche Deliveroo.

Ora Glovo fa le sue prime, concrete mosse. Che verosimilmente porteranno i pm a esprimere un parere positivo sulla revoca del commissariamento. Il colosso s'impegna a riconoscere a partire dal 9 febbraio 2026, giorno dell'intervento della procura - «un aumento del corrispettivo minimo per proposta di ordine», che sarà di 3 euro. Dal primo

giugno, la paga oraria lorda passerà da 10 euro (cifra prevista dal contratto nazionale Assodelivery/Ugl) a 14, «da parametrare rispetto al tempo effettivo di consegna calmierato». Un allegato, infatti, spiega nel dettaglio come viene calcolato questo tempo, dal «raggiungimento del punto di ritiro» del rider, nel ristorante di riferimento, all'effettiva consegna al cliente. Ancora, «in tempi celeri», la società si impegna a «garantire la sicurezza dei mezzi utilizzati» dai fattorini, «la conformità al codice della strada», la verifica sull'identità di chi effettua le consegne. Sulla scia del decreto "Primo maggio", Glovo promette infine di «sostenere attivamente» le trattative con i sindacati per il nuovo contratto attraverso una serie di «incontri serrati». Il primo c'è stato ieri.

La società, attraverso i legali Pasquale Annicchiarico e Francesco D'Alessandro, propone ai pm una tabella di marcia da oggi a dicembre per migliorare le cose. E in una nota scrive che «il percorso intrapreso e gli impegni formalizzati hanno ottenuto il parere positivo del pm, costituendo la base condivisa delle attività che, una volta implementate, potranno condurre alla revoca della misura dell'amministrazione giudiziaria. In questi mesi, Glovo ha collaborato in modo continuativo, trasparente e costruttivo», confermando «la centralità del mercato italiano e la chiara volontà del gruppo di continuare ad investire nel Paese».

IL CASO

di ROSARIA AMATO ROMA

Gli stipendi pubblici non recuperano il gap dell'inflazione

Prima l'anticipo degli aumenti, sotto forma di indennità di vacanza contrattuale rafforzata, poi l'accelerazione dei rinnovi: le retribuzioni pubbliche escono dalla stagnazione in cui erano rimaste confinate per anni per far quadrare i conti pubblici. Eppure, ancora adesso gli stipendi degli impiegati pubblici crescono molto meno dell'inflazione, e vengono battuti anche dal settore privato. Secondo l'ultimo rapporto semestrale dell'Aran, l'agenzia per la contrattazione pubblica, tra il 2016 e il 2025 le retribuzioni contrattuali del settore pubblico (esclusi i dirigenti) sono cresciute del 14,9%, contro il 16,2% del settore privato, e un'inflazione cumulata del 22,6%.

Se si guarda però ai soli dati annuali, quindi al 2025, i contratti pubblici battono il carovita: la crescita delle retribuzioni è stata del 2,7%, a fronte di un'inflazione all'1,5%. Nel



Antonio Naddeo

IL PROVVEDIMENTO

di VALENTINA CONTE
ROMA

Rispunta lo scudo per gli imprenditori niente arretrati per i lavoratori sottopagati

Alla fine rispunta lo scudo legale per le imprese. Lo aveva chiesto Confindustria in audizione. Ora arriva sotto forma di emendamenti al decreto Primo maggio depositati in commissione Lavoro alla Camera da Lega, Forza

tratto resta fermo, l'anticipo automatico, una sorta di vacanza contrattuale, sale dal 30 al 50% dell'inflazione misurata dall'Ipca. Il secondo intervento sull'articolo 8 di Sacconi: la contrattazione di prossimi-

tà resta, ma le intese peggiorative nelle imprese fino a 15 dipendenti dovranno passare dall'Ispeettorato.

Sempre la Lega chiede una legge entro sei mesi per misurare la rappresentanza sindacale e datoriale,

ferma i bonus per chi applica contratti scaduti da oltre 36 mesi e, dopo sei anni, prevede la cancellazione del contratto dall'archivio Cnel. Sopprime anche il comma 5 dell'articolo 7: non basterà pagare al singolo il Tec per accedere ai bonus. E proroga fino al 2029 l'isopensione.

Forza Italia riapre invece la partita dell'equivalenza. E costruisce una corsia anche per i contratti firmati da organizzazioni e sindacati minori, se asseverati come equivalenti sul piano economico e normativo, con elenco al ministero del Lavoro e al Cnel e certificazione volontaria. Lega e Fdi provano poi a riempire il salario "giusto" misurato dal Tec: dentro paga tabellare, scatti, quota Tfr, mensilità aggiuntive, indennità fisse, welfare e prestazioni valutabili economicamente. Fdi spinge fino a includere sanità integrativa, previdenza complementare e bilaterale. Sulle piattaforme la stretta si allenta: Ff esclude taxi e Ncc. Fdi i professionisti ordinistici, per evitare che il solo uso di app faccia scattare la subordinazione. Sui fondi di pensione Marta Schifone, capogruppo Fdi in commissione Lavoro, apre al trasferimento al secondo pilastro del Tfr finito al Fondo tesoreria. Ff corregge la portabilità dei fondi negoziali. La Lega interviene sulla governance della Covip e gli investimenti alternativi dei fondi.

IL NUMERO

22,6%

L'inflazione cumulata 2016-25

Nel confronto decennale l'inflazione batte gli aumenti contrattuali medi nella Pa: 22,6% contro 14,9%

confronto annuale però rimangono comunque al di sotto del settore privato, che cresce in media del 3,2%, dato trainato dall'agricoltura (-5%), dall'industria (+3,4%) e dai servizi privati (-3%).

Anche nel pubblico gli aumenti non sono uniformi, nonostante le risorse vengano erogate per legge e non vengano stabilite in sede di contrattazione, a differenza che nel settore privato. Se le percentuali che riguardano gli aumenti tabellari sono in genere identiche, ci sono però altre voci, come le indennità di amministrazione, di carriera e di produttività. E quindi la crescita media annua nel 2025 è stata del 5,4% per le Funzioni centrali, grazie alla combinazione di indennità di vacanza contrattuale potenziata, rinnovo e decreto di perequazione delle indennità di amministrazione, mentre l'Istruzione e ricerca segna un più 2,8% e gli altri settori crescono pochissimo, in attesa degli effetti dei rinnovi stipulati o da firmare.

I tre partiti di maggioranza ci riprovano con emendamenti al decreto Primo maggio

Italia e Fratelli d'Italia. La norma prevede che, se l'azienda applica il trattamento economico complessivo dei contratti leader - un salario "giusto" che però non è anche "sufficiente" in base all'articolo 36 della Costituzione - l'eventuale rideterminazione da parte del giudice della paga deve valere solo dal ricorso in avanti. Niente arretrati pieni, dunque, per i lavoratori sottopagati che fanno causa.

La Lega ci mette la firma politica di Claudio Durigon. Due emendamenti riprendono le anticipazioni fatte dal sottosegretario a Repubblica. Il primo rimette nel decreto la retroattività degli aumenti contrattuali: i rinnovi decorrono dalla scadenza del vecchio contratto, salvo diversa scelta delle parti. E, se il con-

CITTA' DI FRANCAVILLA DI SICILIA

(Città Metropolitana di Messina)

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DI LIQUIDAZIONE ALLEGATO 1- ALLA DELIBERA CSL N. 2 DEL 31 marzo 2026

PreMESSO che: con deliberazione del Consiglio Comunale n. 63 del 1° dicembre 2025, resa immediatamente esecutiva, è stato dichiarato il dissesto finanziario di questo Comune;

- con decreto del Presidente della Repubblica del 11 marzo 2026, è stato nominato il Commissario Straordinario di Liquidazione per l'amministrazione della gestione dell'indebitamento pregresso, nonché per l'adozione di tutti i provvedimenti per l'estinzione dei debiti dell'Ente;

in data 24 marzo 2026, il citato D.P.R. è stato formalmente notificato al Commissario dott. M. Iacopino;

Visti: - il D.P.R. 24/08/1993, n. 378; - il D.Lgs. 18/08/2000, n. 267; - la deliberazione del Commissario Straordinario di Liquidazione n° 1 del 25 marzo 2026, di insediamento presso il Comune di Francavilla di Sicilia;

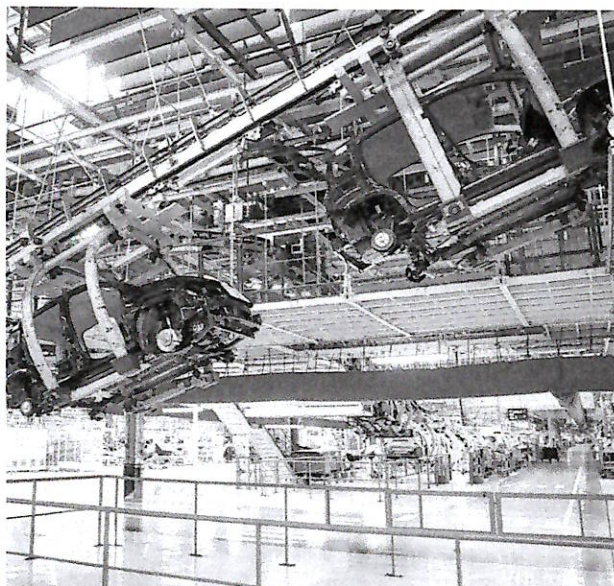
Considerato: - che, ai fini della formazione del piano di rilevazione della massa passiva, ai sensi dell'articolo 254, comma 2, del Decreto Legislativo 18/08/2000, n. 267, l'Organo Straordinario di Liquidazione, entro dieci giorni dalla data di pubblicazione del presente Avviso all'Albo Pretorio del Comune, unitamente, in carta libera, corredata da idonea documentazione come da fac-simile predisposto.

chiunque ritenga di averne diritto a presentare, mediante consegna del plico direttamente al protocollo del Comune in orario d'ufficio, a mezzo raccomandata ovvero a mezzo posta elettronica certificata (PEC), al seguente indirizzo pac@comune.francaavilla.sicilia.me.it, entro il termine perentorio di sessanta giorni dalla data di pubblicazione del presente Avviso all'Albo Pretorio del Comune, unitamente, in carta libera, corredata da idonea documentazione come da fac-simile predisposto.

Francavilla di Sicilia, il 31.03.2026

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO DI LIQUIDAZIONE
(dott. Marcello Iacopino)

Le istanze dovranno essere indirizzate al Commissario Straordinario di Liquidazione del Comune di Francavilla di Sicilia - Piazza Annunziata, 3 - 98034, FRANCAVILLA DI SICILIA (ME) - Fac-simile dell'istanza è scaricabile dal sito internet del Comune di Francavilla di Sicilia (www.comune.francaavilla.sicilia.me.it) o disponibile all'Ufficio Protocollo del Comune, dal lunedì al venerdì, dalle ore 9.00 alle ore 12.00, ed il lunedì ed il mercoledì, dalle ore 15.00 alle ore 18.00.



L'INTERVISTA

di FRANCESCO MANACORDA MILANO

Baglieri "Una low cost è una sfida ma può rivitalizzare il brand Fiat"

La notizia in sé è buona, ma non basta un annuncio per capire il senso dell'operazione». Enzo Baglieri, docente di Gestione dell'Innovazione e Associate Dean di Sda Bocconi, legge così il progetto Stellantis per un'auto elettrica a basso costo da produrre in Europa.

Una risposta difensiva alla Cina o una strategia industriale?

«Non è una risposta alla Cina, perché i produttori cinesi rappresentano già uno degli asset della strategia globale di Stellantis, come dimostrano anche gli accordi con Leapmotors e Dongfeng. Il

IL PERSONAGGIO

Enzo Baglieri
Docente di Gestione dell'Innovazione e Associate Dean di Sda Bocconi



significato industriale è quello di tornare a dare un'anima e un senso al brand Fiat, utilizzando Pomigliano per una vettura elettrica tendenzialmente prodotta in Europa».

Ma oggi si può produrre un'auto elettrica low cost davvero europea?

«Di fatto non si producono vetture interamente europee da trent'anni. La filiera produttiva dell'automotive è già globale e i costruttori comprano l'85% del valore del loro prodotto da fornitori che, per la stragrande maggioranza della componentistica, sono in Estremo Oriente».

La risposta quindi è no?

«Se la domanda è: oggi si può proporre una vettura europea a basso costo? La risposta è no, perché non c'è più una base manifatturiera capace di realizzare i costi che i cinesi hanno acquisito con capacità, produttività ed efficienza. L'alternativa non è pretendere che il sistema industriale europeo torni a livelli di prezzo persi da trent'anni, ma progettare in maniera diversa».

Ossia?

«Ritrovare un coraggio progettuale che a Fiat manca da vent'anni. Le auto non si vendono solo perché costano poco, ma perché sono rappresentative di un progetto, di uno stile, di un modello. Prendiamo la prima 500, progettata da Dante Giacosa: era straordinaria perché partiva dal riutilizzo di larga parte

door
tutto è design.

Da vedere con la Repubblica del 21 maggio 2026 al piano editoriale di via Cappuccini 15, 00187 Roma, Tel. 06 478211



CASE OGGETTI PERSONE STORIE

Questo mese su door. La casa manifesto di tre architetti controcorrente. Tatia e Cy Twombly nell'album ritrovato. Nella città dei falsi Van Gogh. Il Giardino delle Meraviglie secondo Michele De Lucchi. Se a cucinare è LAi. E poi: da Venezia a Roma fino ad Aversa, abitando l'arte.

Da domani con la Repubblica

@door_repubblica

“

Bisogna tornare a un progetto simile a quello della prima 500: essenziale, affidabile e pensato per le nuove generazioni

della componentistica, delle attrezzature e della produzione di altri oggetti. Doveva fornire mobilità massimizzando l'efficienza alle condizioni del tempo. Ecco, per fare oggi una vettura europea a basso costo bisogna ripensare drasticamente il concetto progettuale: serve una macchina minima, essenziale, affidabile, pensata per nuove generazioni che hanno bisogno soprattutto di mobilità».

Fiat oggi ha le competenze per farlo?

«Non ne sono così convinto. Le hanno di sicuro i produttori cinesi, perché sono partiti da piattaforme elettriche e con un'impostazione progettuale diversa da quella storica europea e americana. Per i cinesi, in uno scenario di connettività ed elettrificazione, è un device come il telefonino che abbiamo in mano, con quattro ruote. E faccio fatica a pensare che Fiat, in meno di due anni, metta in piedi una piattaforma elettrica veramente originale».

E allora perché ha senso provarlo?

«Strategicamente ha molto senso, perché darebbe un significato al brand Fiat, che altrimenti sta sostanzialmente scomparendo. Ma dal punto di vista progettuale e operativo vedo alcune difficoltà nel ripensare l'automobile nella sua essenza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dall'intelligenza artificiale spinta alle pmi

Giovanna Mancini

«La trasformazione è in corso. Possiamo subirla, oppure forgiarla e governarla ed essere noi i leader dell'impresa del futuro». Alvisè Biffi, presidente di Assolombarda, incalza così la platea di imprenditori che ieri si è riunita a Milano, nella sede dell'associazione, per la seconda tappa del *roadshow* sull'intelligenza artificiale nato da una collaborazione tra i Giovani Imprenditori di Confindustria e il Sounding Board sull'AI, gruppo di lavoro dedicato a promuovere l'adozione dell'AI nelle imprese italiane.

Soprattutto le piccole imprese, ha spiegato Stefano Venturi, special advisor per l'Intelligenza artificiale e la transizione digitale di Assolombarda, introducendo il convegno e presentando i quattro pilastri su cui si fonda Forgia, il progetto avviato dall'associazione per accompagnare le piccole aziende in questa trasformazione. «Per affrontare questo cambiamento, serve prima di tutto una strategia sui dati e proprio a questo scopo serve la piattaforma di condivisione che stiamo realizzando», ha detto Venturi. Gli altri pilastri del progetto sono la formazione, la creazione di applicazioni di soluzioni AI e le attività di mentoring.

«La vera sfida non è produrre più dati, ma trasformarli in valore industriale: i dati sono il nuovo petrolio e l'intelligenza artificiale è la raffineria che consente alle imprese di migliorare processi, ottimizzare performance e prendere decisioni più efficaci – ha aggiunto Biffi –. Per questo è fondamentale rendere l'IA accessibile anche alle pmi e portarla lungo tutta la filiera produttiva». Assolombarda ha stimato che un aumento della produttività del 5% delle micro, piccole e medie imprese industriali a livello nazionale possa generare un incremento di quasi 9 miliardi di euro di valore aggiunto, pari a una maggiore crescita di Pil di 0,4 punti percentuali per l'intera economia italiana. Purtroppo, a oggi il numero di pmi che adottano sistemi di intelligenza artificiale è ancora limitato: solo l'8% rispetto al 71% delle grandi aziende.

«L'adozione dell'intelligenza artificiale nel manifatturiero italiano sta crescendo – ha sottolineato Maria Anghileri, presidente dei

Giovani Imprenditori Confindustria –, ma il potenziale è ancora enorme: oggi solo il 14,7% delle imprese del settore utilizza attivamente soluzioni di IA».

Negli ultimi dieci anni, anche grazie agli incentivi 4.0, le aziende si sono modernizzate, ha osservato Marco Nocivelli, vicepresidente di Confindustria per le Politiche industriali e il made in Italy: «Abbiamo creato le condizioni per raccogliere dati: adesso è il momento di utilizzare quei dati per ricavarne informazioni, analisi e soluzioni di intelligenza artificiale che ci consentano di innovare processi produttivi e prodotti».

L'obiettivo di Assolombarda, attraverso progetti come ForgIA, è aumentare la produttività del 10% nelle micro, piccole e medie imprese del territorio di riferimento: «Questo genererebbe 2,4 miliardi di euro di valore aggiunto, pari a +0,8 punti di Pil nel quadrilatero di Milano, Monza Brianza, Lodi e Pavia», ha detto Biffi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Industria in rosso se la crisi di Hormuz durerà tutto l'anno

Luca Orlando



Hormuz. A fare la differenza per l'industria italiana sarà l'esito dello scontro per questo lembo di mare. Qualora le tensioni dovessero risolversi a breve - stimano gli analisti di Intesa Sanpaolo e Prometeia - nel 2026 potrà esserci un "avanti adagio" per la nostra manifattura. O al contrario un calo dei ricavi dell'1,8% e una frenata anche nel 2027, se il conflitto di Usa e Israele contro l'Iran e il relativo blocco dello stretto di Hormuz dovesse proseguire per l'intero anno, generando effetti collaterali per la domanda mondiale.

Lo scenario base, nella nuova edizione del rapporto-analisi sui settori produttivi è al momento quello più ottimista, che prevede per l'industria manifatturiera italiana un 2026 con un fatturato stabile a prezzi costanti (+0,2%) e in moderato aumento a prezzi correnti (+3,8%), con un giro d'affari complessivo che lievita a 1.168 miliardi. Stime che incorporano un'ipotesi di durata limitata del conflitto in Medio Oriente e di miglioramento del contesto operativo nella seconda parte dell'anno. Nessun rimbalzo, tuttavia, piuttosto una graduale normalizzazione degli scambi mondiali, tenendo conto dei danni rilevanti subiti da alcune infrastrutture energetiche. Crescita più sostenuta, quella dei valori correnti, con i ricavi nominali a riflettere le nuove tensioni inflattive innescate dal rialzo dei costi degli input energetici, chimici e dei beni intermedi chiave. Una crescita, quella prevista, che riceverà un contributo minimo dall'export (visto a +0,1% a valori costanti) e per cui sarà invece determinante il contributo della domanda interna. Legato alle

infrastrutture, con la messa a terra finale del Pnrr, così come ai beni strumentali, sostenuti in prospettiva dal nuovo pacchetto di incentivi fiscali. Meno vivaci nelle stime degli analisti saranno invece i consumi, che in un quadro di incertezza e di nuove pressioni sui redditi, risentiranno del taglio delle spese più comprimibili. Determinante sarà ad ogni modo la capacità del manifatturiero italiano di continuare a esportare. La crescita della propensione all'export dell'industria italiana, che sfiorerà il 56% nel 2030, comporterà un'espansione del saldo commerciale verso i 125 miliardi (21 in più rispetto al pre-Covid), nonostante un contesto di domanda mondiale più debole rispetto al passato e un incremento sostenuto delle importazioni, favorite dalla concorrenza di prezzo, soprattutto cinese. Per arginare la competizione globale - si spiega nel rapporto - sarà necessario spingere ulteriormente sulla leva degli investimenti volti a rafforzare i processi di digitalizzazione e di sostenibilità dell'offerta. Con investimenti resi possibili per le imprese da una struttura patrimoniale comunque rafforzata rispetto al passato. Inoltre, l'autonomia energetica è ormai divenuta una priorità strategica, attraverso interventi volti all'efficientamento dei processi produttivi e allo sviluppo di soluzioni per l'autoproduzione e la gestione dell'energia. «Il momento è complicato e incerto - spiega il capo economista di Intesa Sanpaolo Gregorio De Felice - ma l'attuale crisi energetica presenta caratteristiche diverse rispetto al 2022: ci sono effetti rilevanti sui prezzi ma al momento senza profonde rotture delle catene globali del valore».

Allo scenario di base proposto dagli analisti si affianca però quello più cupo, con la chiusura prolungata dello stretto di Hormuz oltre la metà del 2026. In questa ipotesi il deterioramento della domanda mondiale e nazionale porterebbe il manifatturiero italiano a registrare una contrazione del fatturato a prezzi costanti nel biennio 2026-27 (-1,5% medio annuo). Tensioni che si tradurrebbero anche in una significativa penalizzazione dei margini unitari, stimati scendere al 7,4% nel 2027 rispetto al 9,7% dello scenario di base, visto in calo solo di mezzo punto rispetto allo scorso anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA