



CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

VENERDI' 22 MAGGIO 2026

Fonderie, lavoratori e Fiom ai candidati «Più impegno per il futuro produttivo»

UNA LETTERA AMARA: «SILENZI, NEUTRALITÀ E ACCENNI DIVISIVI MENTRE RISCHIAMO LA DESERTIFICAZIONE DEL MANIFATTURIERO»

LA VERTENZA

Giovanna Di Giorgio

La lotta dei lavoratori e delle famiglie delle Fonderie Pisano Salerno «dovrebbe far riflettere, unire e stimolare ad agire, anziché trovare, come attualmente sembra, una maggioranza di silenzi e neutralità, se non addirittura accenni divisivi». C'è molta amarezza nella lettera aperta che la segreteria provinciale della Fiom Cgil e i lavoratori dell'azienda siderurgica di Fratte scrivono ai candidati consiglieri e sindaco al Comune di Salerno, nonché e a tutte le forze politiche. Un'amarezza che chiama in causa i futuri amministratori, dato che la vertenza «non è neutra rispetto alle scelte politiche che si sono determinate in questi anni sul nostro territorio», e che chiede loro di prendere posizione non solo sulla questione con al centro le Fonderie Pisano ma anche, più in generale, sul futuro delle industrie pesanti e manifatturiere a Salerno. Secondo le maestranze, per il ruolo che i candidati sindaco e consiglieri ambiscono ad assumere, «debbono interrogarsi sulle vicende che hanno caratterizzato e caratterizzano questa vertenza e debbano aspettarsi di potersi trovare nella condizione di cercare risposte, una volta compiuta questa tornata elettorale. Risposte che passano per la più generale necessità di migliorare e ulteriormente emancipare le condizioni di vita e di lavoro di questo capoluogo e dei suoi territori, a nostro avviso anche attraverso una riflessione su ciò che è accaduto e ancora sta accadendo al tessuto produttivo e industriale».

LO SFORZO

Lavoratori e sindacato sono chiari: «Senza uno sforzo straordinario sulle scelte di sostegno e di rilancio dell'industria, anche a Salerno rischiamo una massiccia desertificazione manifatturiera di cui i lavoratori di ieri e di oggi e quelli di domani verranno a chiederci il conto». I lavoratori di ieri e di oggi «perché non avranno economie e orizzonti a cui guardare» e quelli di domani, cioè i giovani, perché «sempre più rischiano di essere costretti a partire con il loro titolo di studio in tasca perché nessuno spazio a esso coerente è più perseguibile nei luoghi natali». Alla base la consapevolezza che non tutti «siamo vocati, per origini o tradizioni familiari o ancora per attitudini personali o per formazione, al settore primario o terziario. Tanti luoghi di istruzione ancora ci formano per una prospettiva nell'industria e, in particolare, nel metalmeccanico».

IL SIMBOLO

In questo contesto, la lotta dei lavoratori delle Fonderie Pisano diventa «iconica». E, lungi dal trovare «silenzi e neutralità, se non addirittura accenni divisivi», dovrebbe entrare «nel dibattito politico» e imporre «un'agenda che, nella logica del bene comune», tuteli tutti e pensi sia all'oggi che al domani di Salerno. Per le maestranze, «chi ha scelto di cimentarsi nel governo di questa città dovrebbe pensare, da ora e per dopo, che è suo compito dare risposte a tutti, ma proprio a tutti, i cittadini/elettori che sono donne, uomini, giovani, attuali o futuri lavoratrici e lavoratori». Di fatto, al di là di qualche messaggio di solidarietà, la questione delle Fonderie Pisano è rimasta ai margini della campagna elettorale che volge al termine. Quindi, «il presente è un appello a non trascurare nessuno degli asset che rendono una comunità moderna e rivolta al futuro. A non lasciare indietro l'annoso problema delle chiusure e delle crisi del settore industriale sul nostro territorio e, nell'immediato, a non liquidare con laconici e immateriali messaggi di solidarietà questioni complesse, a nostro avviso vive e vitali, come quelle dei lavoratori e delle famiglie delle Fonderie Pisano Salerno che da anni rappresenta l'esempio più immediato dello scenario che abbiamo davanti se nulla cambierà, e che, tuttavia, continuerà a tenerci mobilitati, ora e nei prossimi giorni, per tornare a chiedere lavoro e futuro per loro e per tutti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Traffico, cantieri, incidenti un'altra giornata da incubo

Code chilometriche nell'area industriale ed effetto imbuto sulle arterie circostanti

IL CASO

Gianluca Sollazzo

Salerno si è risvegliata ancora una volta nella morsa del traffico. Una giornata complicata, quella di ieri, resa ancora più pesante dai numerosi cantieri aperti in diversi punti della città e da una rete viaria che fatica sempre più ad assorbire i flussi di veicoli. Da est a ovest il risultato è stato lo stesso: lunghe code, tempi di percorrenza dilatati e automobilisti esasperati. I punti più critici si sono registrati nei quartieri orientali. A Fuorni e lungo via delle Calabrie la presenza di lavori stradali e restringimenti della carreggiata ha provocato un effetto imbuto che ha coinvolto anche la località Lamia. La circolazione è proceduta a rilento per gran parte della mattinata. In zona industriale, lungo via Wenner, traffico commerciale e restringimenti temporanei per cantieri hanno provocato lunghe colonne di veicoli diretti verso le aziende dell'area produttiva.

IN ZONA EST

Ma è stato soprattutto il quadrante compreso tra Torrione, via Luigi Guercio e gli accessi alla tangenziale a vivere le ore più difficili. Nel corso della mattinata si sono formate code chilometriche che da via Grifone hanno coinvolto l'intero asse fino all'uscita di Sala Abbagnano della Tangenziale Nord. Un serpentone di auto praticamente ininterrotto, con automobilisti costretti a procedere a passo d'uomo. Anche via Torrione ha vissuto momenti di forte congestione. La situazione si è poi riflessa su via Luigi Guercio, sempre più spesso incapace di assorbire i flussi provenienti dalla tangenziale e dai quartieri orientali. Come se non bastasse, il traffico è tornato in sofferenza anche nel primo pomeriggio. Quando la situazione sembrava avviarsi verso una parziale normalizzazione, un incidente lungo la Tangenziale ha provocato una nuova ondata di rallentamenti. All'altezza dello svincolo di Sala Abbagnano, in direzione Salerno, un'auto si è ribaltata sulla carreggiata causando lunghe code e circolazione a passo d'uomo. Non sono mancati rallentamenti nemmeno in centro. Su Corso Garibaldi il traffico è rimasto intenso per gran parte della giornata, complicato dalla presenza di veicoli in sosta irregolare. Le conseguenze si sono avvertite anche verso la stazione ferroviaria e il lungomare. Tra le criticità che continuano ad alimentare le discussioni dei residenti c'è il caso del sottopasso di via Mobilio. Nato per alleggerire il traffico tra quartieri orientali e centro, oggi viene indicato da molti automobilisti come il simbolo di una soluzione rimasta a metà. Il divieto teoricamente riservato a motocicli e mezzi di emergenza viene frequentemente ignorato e il sottopasso è utilizzato quotidianamente da numerose auto. A rendere

ancora più difficile la circolazione contribuisce inoltre il cantiere di via Santi Martiri Salernitani. Qui la riduzione della carreggiata e le lungaggini degli interventi continuano a rappresentare una delle principali strozzature della viabilità urbana.

AL PORTO

Sul fronte occidentale si sono registrati i consueti rallentamenti tra via Ligea e il Viadotto Gatto. Nulla di paragonabile alle emergenze dei giorni scorsi, ma sufficienti a ricordare quanto quel nodo continui a rappresentare una fragilità storica della mobilità salernitana. Ed è proprio osservando le code che periodicamente si ripresentano nell'area portuale che torna inevitabilmente alla mente la lunga vicenda di Porta Ovest, il collegamento destinato a separare il traffico commerciale da quello urbano e che continua a rappresentare più una prospettiva che una realtà. Tra caldo, smog, cantieri e restringimenti, la sensazione diffusa è quella di una città che procede a fatica. Per molti automobilisti la giornata di ieri è stata l'ennesima conferma di un problema che non riguarda più soltanto i singoli episodi, ma la capacità complessiva della rete viaria di assorbire flussi sempre più intensi. Perché a Salerno il traffico rischia sempre più di diventare una condizione ordinaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il fatto- Cuore della stagione sarà il village sport, food & beverage con dieci ristoranti e bar, una palestra e sei nuovi summer shops

La 12ma bandiera blu consecutiva apre una nuova estate di novità a Marina d'Arechi

Il Presidente Agostino Gallozzi: Si continua a crescere come spazio aperto alla città

Iniziativa Caritas

Tende e gazebo per dire no al gioco d'azzardo

Tende e gazebo sul lungomare di Salerno per riscoprire il vero valore del gioco e dire no a quello d'azzardo. Domani dalle ore 20 alle ore 24, Piazza XXV Aprile a Salerno ospiterà "La Tenda del Buon Gioco". L'iniziativa nazionale di Caritas Italiana, condivisa dalla rete delle Caritas diocesane impegnate nel progetto "Vince chi smette", vede l'adesione della Caritas Diocesana di Salerno - Campagna Acerno. L'idea, nata originariamente dall'esperienza della Caritas di Gaeta, prenderà vita sul lungomare salernitano grazie agli operatori diocesani, con l'allestimento di tende e gazebo aperti all'intera comunità. All'interno di questi spazi, annunciano i promotori, si potrà sperimentare il vero significato del gioco, inteso come momento autentico di divertimento, relazione e crescita. Accanto alle attività ricreative, saranno attivi punti informativi, di ascolto e di orientamento. L'obiettivo della manifestazione è chiaro: promuovere occasioni di incontro e sensibilizzazione capaci di diffondere la cultura del gioco responsabile, richiamando l'attenzione della cittadinanza sui rischi drammatici legati alla pratica dell'azzardo, anche nelle sue forme più diffuse e ormai pericolosamente normalizzate dal tessuto sociale. Non si tratterà di semplici infopoint statici, ma di spazi aperti, accoglienti e riconoscibili, pensati per invitare le persone a fermarsi, confrontarsi e condividere riflessioni. Un segno concreto per portare l'attenzione sul fenomeno dell'azzardo direttamente nei luoghi della vita quotidiana, accendendo i riflettori su fragilità spesso silenziose che si consumano nel privato delle famiglie. "L'azzardo non è un gioco — spiegano gli organizzatori — perché isola l'individuo e alimenta l'illusione di facili guadagni.»



Si arricchisce l'offerta di Marina d'Arechi che rafforza il suo posizionamento non solo come infrastruttura portuale premium, ma come luogo di incontro, lifestyle e qualità della vita affacciato sulla Costiera Amalfitana.

E con questa visione che il Salerno Port village inaugura l'estate 2026, accompagnata dal prestigioso riconoscimento della Bandiera Blu conquistata per il dodicesimo anno consecutivo e assegnata dalla Foundation for Environmental Education agli approdi turistici che si distinguono per qualità ambientale, gestione sostenibile, sicurezza e servizi. Cuore della stagione sarà il nuovo village sport, food & beverage con dieci ristoranti e bar, con due ulteriori aperture e quattro locali completamente rinnovati, la spiaggia, una palestra che si aggiunge al campo di padel e sei nuovi summer shops: Marina d'Arechi si prepara a vivere una stagione all'insegna dello stile, della convivialità e della qualità dell'accoglienza.

Gli ospiti saranno accolti da Le Parùle, pizzeria e cucina della tradizione campana, La Terrazza Lounge Bar, Poniente Sunset Restaurant, Lanificio in Marina Cocktail Bar & Bistrot, Mamacita Bar Bi-

strot Italo-Cubano, AMO ristorante gourmet, Semprimporto Ristorante bar pizzeria, Cerasella in marina gelateria&frutteria, Castorino Art Caffè.

Tra le principali novità, inoltre, la nuova Marina Beach, con spazi ancora più verdi, accoglienti e pensati per il relax e il tempo libero, con il suo ristorante sulla spiaggia.

Rinnovato anche l'ampio parcheggio interno a disposizione di tutti, con servizio navetta gratuito.

"Marina d'Arechi continua a crescere come spazio aperto alla città, che coniuga la nautica con l'accoglienza e quel tempo libero che dona benessere. Le novità di questa estate vanno proprio in questa direzione: offrire un'esperienza sempre più ampia, elegante e piacevole, valorizzando il rapporto unico di Salerno con il mare" - dichiara il Presidente di Marina d'Arechi Agostino Gallozzi.

"Il riconoscimento della Bandiera Blu per il dodicesimo anno consecutivo rappresenta per noi motivo di grande soddisfazione e conferma la solidità di un progetto che mette al centro qualità, sostenibilità e attenzione alle persone" - conclude Gallozzi.

**M**

Edizione Salerno

Primo piano

Marina d'Arechi, hub turistico dopo la bandiera blu

di Redazione

3 Minuti di lettura

22 maggio 2026

IL PORTO

Nico Casale

Dodicesima Bandiera Blu - quella dedicata agli approdi turistici - consecutiva conquistata, nuovi investimenti e una sempre maggiore integrazione tra nautica e tempo libero. Marina d'Arechi accelera, così, sulla strategia di trasformazione in hub esperienziale. Il porto turistico della zona orientale di Salerno rafforza il suo posizionamento, non solo come infrastruttura portuale di segmento premium, ma come luogo di incontro e lifestyle che guarda alla Costiera amalfitana.

È questa la visione con cui il Salerno Port village inaugura l'estate 2026, accompagnata dal riconoscimento della 12esima Bandiera Blu, assegnata dalla Foundation for Environmental Education agli approdi turistici che si distinguono per qualità ambientale, gestione sostenibile, sicurezza e servizi.

NUOVO VILLAGE SPORT

Cuore della stagione - viene anticipato in una nota - sarà il nuovo village sport, dieci ristoranti e bar, con due ulteriori aperture e quattro locali completamente rinnovati, la

spiaggia, una palestra che si aggiunge al campo di padel e sei nuovi summer shops. Per il presidente Agostino Gallozzi, «Marina d'Arechi continua a crescere come spazio aperto alla città, che coniuga la nautica con l'accoglienza e quel tempo libero che dona benessere. Le novità di questa estate vanno proprio in questa direzione: offrire un'esperienza sempre più ampia, elegante e piacevole, valorizzando il rapporto unico di Salerno con il mare». «Il riconoscimento della Bandiera Blu per il dodicesimo anno consecutivo rappresenta per noi motivo di grande soddisfazione e conferma la solidità di un progetto che mette al centro qualità, sostenibilità e attenzione alle persone», rivendica Gallozzi, rilevando, poi, che «Marina d'Arechi si configura sempre di più come un vero e proprio distretto del turismo, aperto a tutti. Interpreta naturalmente, ad altissimi livelli qualitativi, la propria funzione infrastrutturale di porto, dedicato alle imbarcazioni della nautica, ma in una visione più avanzata rispetto al semplice ormeggio, come avviene nelle più affermate e iconiche marine internazionali. Si evolve così in un complesso capace di attrarre non solo clientela del diporto, ma anche un pubblico più ampio che riconosce in Marina d'Arechi un hub del tempo libero di qualità e del benessere legato al mare». «Con questa funzione - evidenza - desideriamo contribuire all'ulteriore slancio della vocazione turistica di Salerno, trasformando la struttura in un rilevante motore di attrattività per la città, in particolare per l'area orientale, che può svilupparsi in maniera significativa coniugando sport, intrattenimento, servizi e attività per il lifestyle». «Anche le prossime fasi di sviluppo andranno in questa direzione, per sostenere ulteriormente la componente turistica legata alla blu economy della città di Salerno, valorizzando Marina d'Arechi non solo come porto, ma come polo esperienziale e infrastruttura strategica per il territorio», conclude Gallozzi.

Il mare è in ottima salute le coste salernitane sono tra le eccellenze del Sud

SALERNO, È TUTTO OK TRANNE LE FOCI DI IRNO FUORNI E PICENTINO SAPRI OFF LIMITS MA IN VIA TEMPORANEA A CAUSA DEL MALTEMPO

L'AMBIENTE

Ernesto Rocco

L'intera provincia di Salerno si conferma una delle mete più sicure e salubri per la stagione balneare. A decretarlo sono i primi dati ufficiali diffusi dall'Arpac, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Campania, che ha dato il via alle attività di monitoraggio delle coste. Le analisi, che proseguiranno con cadenza regolare per tutto il periodo estivo, delineano un quadro estremamente positivo per il salernitano, posizionando la costa tra le eccellenze del Mezzogiorno. A livello regionale, la rete di monitoraggio dell'Arpac copre complessivamente 328 punti di balneazione.

LE CATEGORIE

Il sistema di classificazione ministeriale suddivide le acque in quattro categorie: scarsa, sufficiente, buona ed eccellente. I tratti che rientrano nelle ultime tre classi sono considerati idonei alla balneazione, pur restando soggetti a possibili divieti temporanei qualora i campionamenti stagionali evidenziassero anomalie momentanee. Al contrario, le aree classificate come scarse rimangono interdette per l'intera stagione. Per la provincia di Salerno, la mappa della balneabilità restituisce un esito chiaro: su 138 tratti costieri che si estendono da Positano a Sapri, solo cinque risultano attualmente non balneabili. Meno del 3% dell'intero litorale salernitano è temporaneamente vietato, un dato che certifica l'ottimo stato di salute generale del mare. Le poche note dolenti emerse dai rilievi dell'Arpac coincidono con anomalie croniche legate alla foce di alcuni corsi d'acqua. Nel capoluogo, a Salerno, si conferma non balneabile la spiaggia situata a est del fiume Irno, insieme al tratto compreso tra i fiumi Fuorni e Picentino. Una situazione analoga si registra poco più a sud, nel territorio di Pontecagnano, e in località Lido Spineta nel comune di Battipaglia. Discorso differente per Sapri, dove è scattato un nuovo stop alla balneazione. A differenza dei punti critici del nord della provincia, in questo caso si tratta di un fenomeno puramente temporaneo. I tecnici dell'Arpac hanno infatti effettuato i prelievi a ridosso di un'ondata di forte maltempo, che ha causato il riversamento in mare di reflui e detriti attraverso fiumi e canali. I successivi campionamenti suppletivi dovrebbero restituire al comune della Spigolatrice i parametri idonei alla balneabilità.

IL TOP

Escludendo la temporanea flessione di Sapri, la costa del Cilento si attesta ancora una volta al vertice della qualità ambientale. Quasi l'intera fascia litoranea meridionale ha ottenuto il massimo riconoscimento di "Eccellente". Le uniche eccezioni riguardano Capaccio Paestum. La cittadina dei templi mostra qualche leggera oscillazione: degli otto tratti monitorati tra i fiumi Sele e Solofrone, quattro sono eccellenti, tre sono buoni e uno, corrispondente alla Torre di Paestum, ha ottenuto una classificazione sufficiente. Superando il Sele verso nord, la costa di Eboli e i litorali di Battipaglia e Salerno mostrano parametri ottimali, fatte salve le singole eccezioni vicino alle foci. Il bilancio è ampiamente positivo anche per la Costiera Amalfitana. Pur non registrando una totale uniformità nei valori massimi, la Divina risulta interamente balneabile da Vietri sul Mare fino a Positano. Su trentacinque tratti campionati, ben trentadue hanno ottenuto la classificazione di eccellente, mentre i restanti tre si dividono tra una valutazione buona e aree in attesa di classificazione definitiva (Minori). I dati dell'Arpac confermano la tendenza al miglioramento costante delle acque salernitane, consolidando il territorio come un punto di riferimento per il turismo balneare campano e nazionale. Le verifiche proseguiranno fino a fine settembre con controlli mensili finalizzati a individuare in particolare la presenza in acqua di batteri fecali dannosi per l'uomo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Acea premia l'hydrorobot del Marconi di Nocera

I RAGAZZI DI QUARTA HANNO REALIZZATO UN AUTOMA CAPACE DI INDIVIDUARE LE PERDITE D'ACQUA SOTTO LE STRADE

di Redazione

3 Minuti di lettura

22 maggio 2026

IL RICONOSCIMENTO

Nello Ferrigno

Si chiama Hydrorobot, è piccolo, ingegnoso e nasce da un'aula scolastica di Nocera Inferiore. Ma la sfida che vuole raccogliere è tutt'altro che piccola: trovare le perdite idriche nascoste sotto le strade, quelle che nessun occhio umano riesce a vedere e che ogni anno sottraggono milioni di metri cubi d'acqua alle reti di distribuzione italiane. È questa l'idea che ha convinto la giuria di manager ed esperti di Acea, assegnando alla classe IV dell'Istituto d'Istruzione Superiore Guglielmo Marconi il primo premio della nona edizione di "GenerAzioni per il Futuro". Il concorso, promosso da Acea - l'azienda pubblica attiva nei settori idrico, ambientale ed energetico - in collaborazione con Elis, ente non profit per la promozione dell'innovazione e della formazione in ambito educazione, lavoro, istruzione e sport, ha radunato quest'anno circa 330 studenti di undici istituti superiori distribuiti in quattro regioni: Lazio, Umbria, Campania e

Molise, tutte aree in cui il Gruppo è operativo. Hydrorobot è, nella sua essenza, un piccolo robot progettato per muoversi nel sottosuolo e individuare dispersioni idriche occulte, rispondendo a una delle emergenze infrastrutturali più pressanti del Paese. «È una soluzione concreta, pratica e innovativa - spiega il dirigente scolastico Alessandro Ferraiuolo - risponde a una delle sfide ambientali e infrastrutturali più urgenti del nostro tempo». Il progetto ha convinto la giuria non solo per la solidità tecnica, ma anche per la capacità del team di tradurre un problema reale in una risposta ingegneristica efficace. Per le classi V è stato premiato l'Itis Galilei di Roma, con gli studenti autori del prototipo di un palo per l'illuminazione pubblica intelligente. A consegnare i riconoscimenti nella sede Acea di Roma è stato Emiliano Ranati, Chief People & Security Officer di Acea. Il programma "GenerAzioni per il Futuro", giunto alla sua nona edizione, ha coinvolto nel tempo oltre 2.500 studenti. Il percorso si struttura su due livelli: le classi quarte partecipano a un "Challenge Lab", laboratorio in cui i ragazzi affrontano problemi concreti con metodologie di project management; le classi quinte, invece, accedono al "Prototyping Lab", dove le idee dell'anno precedente prendono forma fisica e diventano prototipi reali, valutati poi per originalità e fattibilità. L'obiettivo del programma va oltre il premio: avvicinare i giovani al mondo delle imprese, mostrare loro da dentro come funzionano le aziende del gruppo Acea e seminare una cultura del lavoro fondata su competenze tecniche, pensiero critico e capacità di collaborare. L'Istituto Marconi non è nuovo alle premiazioni. Gli studenti del dipartimento informatica hanno vinto l'Explorer Senior Romecup 2026, uno dei più importanti eventi dedicati all'innovazione, alla robotica e ai giovani talenti, dove scuole da tutta Italia si sfidano nel Trofeo internazionale Città di Roma di Robotica.

Corriere del Mezzogiorno - Campania - Venerdì 22 Maggio 2026

Pomigliano polo delle E-cargrazie a due nuovi modelli: uno targato Fiat, l'altro Citroën

Lo stabilimento sarà riferimento europeo. Fino al 2030 Pandina confermata

napoli La conferma ufficiale è arrivata ieri durante l'Investor day che Stellantis ha tenuto a Roma e, per lo stabilimento Giambattista Vico di Pomigliano d'Arco, rappresenta molto più di un semplice annuncio industriale. Dopo le anticipazioni dei giorni scorsi, il gruppo automobilistico ha confermato che sarà proprio la fabbrica napoletana a produrre dal 2028 le nuove E-car elettriche compatte destinate al mercato europeo, con volumi definiti «significativi».

Una scelta che riporta Pomigliano al centro della strategia industriale di Stellantis per la mobilità del futuro. A confermare il progetto è stato Emanuele Cappellano, responsabile Enlarged Europe european brands e di Stellantis Pro One. «Nel 2028 apriremo un nuovo segmento del mercato europeo incentrato sull'accessibilità economica, cioè veicoli completamente elettrici a meno di 15 mila euro», ha spiegato Cappellano, delineando quella che sarà la nuova missione produttiva dello stabilimento campano. Le nuove E-car (una targata Fiat, l'altra Citroën) nascono come vetture compatta, completamente elettriche ed economicamente accessibili, sviluppate — come sottolinea Stellantis — «nella più autentica tradizione europea della mobilità per tutti». City car destinate ad aprire un segmento finora praticamente scoperto nel mercato europeo dell'elettrico: quello delle vetture a basso costo prodotte direttamente in Europa. La scelta di Pomigliano non appare casuale. Lo stabilimento campano resta uno dei siti più efficienti del gruppo e viene considerato strategico anche per la lunga tradizione nella produzione di modelli popolari. Non a caso, oltre alle nuove E-car, Stellantis ha confermato anche la prosecuzione della produzione della Fiat Pandina ibrida almeno fino al 2030.

Oggi Pomigliano è di fatto l'unico stabilimento Stellantis in Italia ad avere già due produzioni certe per i prossimi anni. E non è detto che venga assegnato anche un terzo modello. Ma accanto all'entusiasmo resta aperta la vera questione industriale: quella della componentistica. Perché il rischio concreto è che la transizione elettrica finisca per impoverire proprio quell'indotto che per decenni ha sostenuto il sistema automotive campano. Il nodo riguarda soprattutto la provenienza dei componenti strategici delle future E-car. Il timore diffuso tra aziende e sindacati è infatti che una parte consistente delle forniture possa arrivare direttamente dai partner asiatici e cinesi con cui Stellantis ha stretto negli ultimi mesi accordi industriali e tecnologici. Uno scenario che rischierebbe di trasformare Pomigliano in un semplice sito di assemblaggio finale, riducendo drasticamente le ricadute produttive sull'intera filiera campana. Ed è proprio su questo punto che si concentra ora il confronto tra azienda, sindacati e istituzioni.

La Uilm parla della necessità di un «confronto trasparente e pragmatico» per salvare il primo settore industriale italiano, mentre la Fim insiste sulla necessità di garantire spazio produttivo alle aziende della componentistica campana. Più critica la Fiom-Cgil: «Riguardo a ricerca, sviluppo e progettazione il piano non prevede in Italia investimenti in innovazione sui processi di digitalizzazione ed elettrificazione. Rimane l'assenza di un progetto di produzione di batterie nel nostro Paese» e «si rende necessario riavviare il progetto della gigafactory a Termoli, anche e soprattutto alla luce del progetto E-car a Pomigliano». Eppure, dentro e fuori lo stabilimento Giambattista Vico, il clima appare diverso rispetto al recente passato. Dopo anni segnati da fermate produttive e ammortizzatori sociali, la conferma della nuova E-car restituisce almeno una prospettiva industriale concreta.

Il vero banco di prova sarà capire se attorno a quella vettura nascerà davvero una nuova filiera industriale campana o soltanto una fabbrica chiamata ad assemblare tecnologia prodotta altrove.

È un'Italia che cambia più istruita e innovativa La sfida: ricucire i divari

Sud, si svuotano i paesi delle aree interne. Meno fondi per la sanità rispetto al Nord Aumenta l'export. E tra il 2007 e il 2024 la quota di laureati è passata dal 16 al 26%

LO SCENARIO

Gianni Molinari

Qualcosa cambia in meglio, altro in peggio, fenomeni contrastanti e una trasformazione sociale - accelerata dai social - che non pare avere all'orizzonte un approdo di un qualche significato.

Il Rapporto annuale dell'Istat sulla situazione del Paese attraversa l'Italia, con la consueta cura, indagando fenomeni e provando a dare spiegazioni a differenze e peculiarità.

LA DEMOGRAFIA

Il paese invecchia, fa sempre meno figli (e più tardi), con un numero sempre maggiore di famiglie ma solo perché aumentano quelle con un solo componente (il 37,1% sono composte di una sola persona mentre i figli unici sono saliti a 8,2 milioni) e un andamento demografico non uniforme sul territorio nazionale. Nel 2025, la popolazione è stabile al Centro e in aumento al Nord, mentre diminuisce al Sud e nelle Isole.

Le aree interne dove vive oltre un quinto della popolazione, mostrano un crescente processo di marginalizzazione e perdono popolazione, specialmente quelle del Mezzogiorno.

E perché quelle del Mezzogiorno di più? Lo spopolamento non riguarda solo le aree interne del Sud: è un fenomeno che ha le stesse caratteristiche nei paesi alpini, nell'appennino tosco-emiliano, ma nel Mezzogiorno ha un acceleratore dovuto a due cause. Nelle regioni meridionali la struttura urbana, dove oggi si concentrano gran parte dei fenomeni propulsivi dell'economia della conoscenza (come dimostra il caso Napoli con l'hi tech, il farmaceutico e l'industria aerospaziale) è concentrata in sole quattro aree metropolitane (Napoli, Bari, Palermo e Catania) mentre nel Nord del Paese il policentrismo compensa positivamente l'arretramento della montagna; dall'altro lo scarso appeal anche verso i fenomeni di immigrazione (dall'estero e dall'interno).

La debolezza delle aree interne, sia demografica, sia dei servizi che stanno sparendo, ha causato nel 2023 - spiega l'Istat - tra l'altro che «gli individui con meno di 75 anni che risiedono nelle aree interne, rispetto a coloro che vivono nelle aree centrali, presentano tassi di ospedalizzazione più elevati, un minore ricorso alle prestazioni ambulatoriali e una maggiore propensione a spostarsi fuori regione per le cure ospedaliere, nonché

tassi di mortalità evitabile più alti, soprattutto nel Mezzogiorno».

LA SANITÀ DIFFERENTE

Le differenze osservate - continua l'istituto di statistica che quest'anno celebra i 100 anni della sua fondazione - «riflettono anche disuguaglianze strutturali nell'offerta sanitaria territoriale».

Il finanziamento effettivo del Servizio Sanitario Nazionale (131,3 miliardi nel 2023 e 136,7 miliardi nel 2024) presenta differenze regionali significative. Regioni con alta prevalenza di cronicità, come Calabria e Basilicata, ricevono finanziamenti pro capite inferiori alla media e situazioni analoghe si riscontrano nella spesa socio assistenziale dei Comuni, che nel 2023 si attesta a 76 euro per abitante del Sud contro i 177 euro del Nord-est.

L'ECONOMIA

Nel 2025 il Pil reale italiano supera i livelli del 2007 di appena l'1,9 per cento, una performance strutturalmente inferiore a quella di Francia, Germania e Spagna (cresciute in media di quasi il 20 per cento).

Il valore dell'export di beni è aumentato di oltre il 60% tra 2007 e 2025, come in Francia e Germania nonostante la maggiore esposizione alla concorrenza delle economie emergenti, compensando la perdita di terreno delle produzioni a bassa tecnologia con la crescita qualitativa e i progressi in altri ambiti, in particolare nell'agroindustria e nella farmaceutica.

Il tessuto produttivo evidenzia un consolidamento dimensionale, con l'aumento della quota di fatturato delle imprese con almeno 250 addetti (dal 29,1 al 36,1% del totale). Parallelamente all'invecchiamento degli occupati, si osserva un innalzamento dei livelli di istruzione: tra il 2007 e il 2024 la quota di laureati è passata dal 16 al 26 per cento, uguagliando quella dei lavoratori in possesso della sola licenza media. Non è invece cresciuta in misura analoga la domanda di professioni specialistiche e tecniche (tra il 2011 e il 2024 solo 2 punti percentuali, contro 5-6 punti in Francia, Germania e Spagna).

L'attività innovativa segna un'accelerazione nell'adozione di tecnologie digitali, con l'uso dell'intelligenza artificiale triplicato tra il 2023 e il 2025, ma sconta un deficit strutturale di specialisti ICT.

I SOCIAL

Nel 2024 il 95,3 per cento degli utenti di Internet di 11 anni e più ha utilizzato i social media almeno una volta, e l'81,8 per cento lo ha fatto quotidianamente.

Il 5,0 per cento degli utenti di Internet di 11 anni e più presenta un profilo di utilizzo "problematico" dei social media, avendo sperimentato comportamenti disfunzionali. Il fenomeno è nettamente più diffuso tra i giovani: 11,1 per cento tra i 15-17 anni e 10,5 per cento tra i 18-24 anni. Il divario di genere è particolarmente accentuato tra gli adolescenti: tra i 15-17enni il 15,5 per cento delle ragazze presenta un "uso problematico", contro il 7,0 per cento dei coetanei maschi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis vara la cura shock e punta a 190 miliardi di ricavi

Automotive. Il ceo Filosa annuncia un programma di investimenti da 60 miliardi e tagli di costi di 6 miliardi per rilanciare la marginalità. Gelata iniziale in Borsa, poi il titolo riprende quota: -2%

Flavia Carletti

Dal nostro inviato
AUBURN HILLS

Un programma di investimenti da 60 miliardi di euro e l'obiettivo di portare i ricavi del 2030 a 190 miliardi di euro dai 154 miliardi del 2025, con un aumento del 23%. Stellantis ha svelato dal quartier generale statunitense ad Auburn Hills, alle porte di Detroit, "FastLane 2030", il nuovo piano strategico, il primo dell'amministratore delegato Antonio Filosa, "promosso" un anno fa dopo l'uscita di Carlos Tavares. Sotto la guida di Filosa e del suo management team «stiamo già riscontrando incoraggianti segnali del fatto che le loro azioni stiano producendo risultati. Si tratta di indicatori preliminari che confermano come Stellantis sia sulla strada giusta», ha dichiarato il presidente John Elkann all'Investor Day, sottolineando che quello presentato è un piano «ambizioso ma realistico» che permette di essere «fiduciosi riguardo al cammino che ci attende». Fredda l'accoglienza riservata dalla Borsa, con il titolo che a Milano ha perso il 2,02% a 6,30 euro, recuperando comunque nettamente dai minimi di giornata.

Dal punto di vista finanziario, il gruppo automobilistico si aspetta un margine AoI (margine sull'utile operativo adjusted) del 7% entro il 2030, con miglioramenti significativi nel breve termine (5% nel

2028). Nel 2025 il margine AoI è stato negativo per lo 0,5%, considerando che il bilancio dello scorso anno è stato fortemente influenzato da oneri straordinari che hanno mandato in rosso i risultati. Il flusso di cassa industriale sarà positivo nel 2027 ed è stimato in crescita fino a 6 miliardi di euro nel 2030. Inoltre, si prevede una riduzione dei costi di 6 miliardi di euro entro il 2028 (rispetto al 2025), in ulteriore aumento fino al 2030 grazie al programma di creazione di valore (Value creation program, Vcp). Il miglioramento dei risultati sarà guidato dal Nord America, che «rappresenta la più grande opportunità di crescita per la nostra redditività», come ha spiegato Filosa. Con il nuovo piano, Stellantis punta a registrare in Nord America una crescita del fatturato del 25% e un margine AoI dell'8-10% concentrandosi sull'espandere la copertura del mercato del 50% con 11 nuovi modelli e il 35% dei volumi in più. Per quanto riguarda l'Europa, la crescita dei ricavi è stimata del 15% nell'orizzonte del piano, con un margine AoI del 3-5%. In Sud America Stellantis punta a una crescita dei ricavi del 10% e un margine AoI dell'8-10%, mentre per Medio Oriente e Africa si stima un +40% dei ricavi, con margine AoI del 10-12%.

Guardando agli investimenti, il piano prevede che ammonteranno a 60 miliardi di euro al 2030: il 60% (36 miliardi) sarà destinato a marchi e prodotti, mentre il restante 40% (24 miliardi) a piattaforme globali, sistemi di propulsione e tecnologie. Date le opportunità di mercato e il potenziale di crescita della regione, il 60% dei 36 miliardi di euro da investire in marchi e prodotti sarà destinato al Nord America. Il piano si basa su una strategia che vede quattro marchi globali caratterizzati da una maggiore scala e dal più alto potenziale di redditività: Jeep, Ram, Peugeot e Fiat. E a questi marchi, più Pro One – la business unit dei veicoli commerciali – andrà il 70% degli investimenti previsti. Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo sono considerati marchi regionali, mentre per Ds e Lancia si preannuncia un cambio: saranno gestiti rispettivamente da Citroën e Fiat sviluppati come marchi specializzati.

Sul fronte prodotto, da qui al 2030 ci saranno oltre 60 lanci di nuovi veicoli e 50 aggiornamenti, tra cui 29 veicoli elettrici a batteria, 15 veicoli elettrici ibridi plug-in o con autonomia estesa, 24 veicoli elettrici ibridi e 39 veicoli con motorizzazioni termiche o mild hybrid. Due dei nuovi modelli saranno a marchio Maserati, ma una roadmap dettagliata del marchio del Tridente sarà condivisa a Modena nel dicembre 2026. Per quanto riguarda Fiat, saranno lanciati 5 nuovi modelli, tra cui l'e-car che sarà prodotta a Pomigliano dal 2028 e uscirà anche con marchio Citroën. Per Alfa

Romeo il progetto è di presentare 2 nuovi modelli entro il 2030: un C-Suv che sarà prodotto a Melfi e una nuova edizione speciale. Confermato il nuovo Ducato ad Atessa. Sul fronte produttivo, per l'Europa si prevede una riduzione della capacità di oltre 800mila unità a 3,85 milioni, attraverso la riconversione di alcuni impianti (come Poissy, in Francia) e facendo leva sulle partnership con Leapmotor e DongFeng, con l'obiettivo di preservare i livelli occupazionali nel settore manifatturiero. L'utilizzo degli impianti aumenterà, quindi, dal 60% all'80% nel 2030. Un aspetto, questo, che però desta la preoccupazione dei sindacati, che chiedono una missione chiara per tutti i siti italiani. Negli Stati Uniti, invece, si stima che un incremento di produzione dovrebbe migliorare la capacità di utilizzo all'80% nel 2030.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Giorgetti ottimista sulla deroga: «Proposta italiana razionale»

Conti. Il ministro dell'Economia rassicura: «La flessibilità non mette a rischio la finanza pubblica Stasera il nuovo decreto carburanti: sconti sulle accise fino alla prima settimana di giugno»

Gianni Trovati

Dal nostro inviato

TRENTO

«I negoziati europei sono lunghi, richiedono tante spiegazioni in sedi anche non ufficiali, ma l'ottimismo che nutro sull'accoglimento della nostra proposta deriva anche dalla sua razionalità».

Giancarlo Giorgetti è intervenuto ieri al Festival dell'Economia di Trento da Cipro, dov'è impegnato in un nuovo giro di confronti con i colleghi dell'Eurozona riuniti per l'Eurogruppo informale. In mattinata, da Bruxelles è stata fatta filtrare la previsione di una risposta entro la settimana prossima da parte della presidente della Commissione Ursula von der Leyen alla richiesta italiana formalizzata dalla lettera della premier Giorgia Meloni. E il ministro dell'Economia si dice «confidente» per la solidità della proposta, che chiede di estendere all'energia il riconoscimento preventivo della clausola di salvaguardia nazionale del Patto Ue già assicurato per la difesa. «È un approccio razionale che non mette a rischio nel medio termine la sostenibilità della finanza pubblica», sostiene Giorgetti. E offre a un'emergenza riconosciuta a livello comunitario una risposta dagli effetti non troppo distanti da quelli determinati dalle novità già approvate dalla Commissione sugli aiuti di Stato: perché anche gli aiuti «hanno un costo - rimarca il titolare dei conti -

che non poteva essere previsto nei Piani strutturali di bilancio di due anni fa», ma hanno anche un difetto, quello di generare un impatto «asimmetrico», proporzionale ai differenti margini presenti nei bilanci di ogni Paese.

Fin qui il via libera non è arrivato anche perché, secondo Giorgetti, hanno pesato «gli interessi diversi» che guidano l'azione degli Stati membri, tutt'altro che omogenei nel mix energetico e nel tessuto economico: in un incrocio di fattori che penalizza in modo particolare l'Italia, dove c'è un'ampia manifattura che consuma molta energia ma non c'è il nucleare che tampona i contraccolpi dei prezzi in corsa dei combustibili fossili. Ma il passare delle settimane senza che da Hormuz emerga una possibile via d'uscita rende sempre più evidenti i «rischi molto seri» che corre l'economia europea in caso di prolungamento ulteriore della crisi.

A sostanziare la richiesta italiana c'è un documento fatto circolare dal Governo italiano ai ministri delle Finanze europei per dettagliarne i tratti operativi e rassicurare sulle possibili ricadute in termini di deviazione dei saldi di finanza pubblica. Perché in gioco non c'è certo un "liberi tutti", ma un allargamento degli utilizzi della flessibilità già riconosciuta che non porterebbe fuori controllo il deficit.

Giorgetti non dà cifre, ma ribadisce che anche un via libera alla deroga non porterebbe a cancellare l'avanzo primario, aggiungendo che per capirlo basta guardare i numeri degli ultimi documenti di finanza pubblica. Quello approvato dalle Camere a fine aprile parla di un avanzo primario da 26,9 miliardi (1,2% del Pil) quest'anno, in crescita fino ai 44,9 miliardi (1,8% del Pil) del 2028. Il programma di ottobre scorso riporta invece valori molto più modesti nell'ipotesi di utilizzo della deroga nazionale al Patto (in quel caso solo per la difesa), con un piano progressivo che sarebbe partito da una spesa extra dello 0,15% del Pil (3,5 miliardi) per arrivare fino allo 0,5% (12 miliardi) nel 2028.

L'idea di massima è ora di seguire un sentiero di questo tipo dividendolo fra energia e difesa, con una preminenza della prima voce quest'anno e del riarmo dal prossimo. In questo percorso, nei piani di Giorgetti c'è anche l'adesione al Safe, il prestito Ue da 14,9 miliardi che sarebbero però impiegati per finanziare a costi più contenuti investimenti già previsti dai tendenziali nazionali.

Prima di tutto questo c'è però da rimettere mano alle misure di emergenza, che saranno oggetto del decreto atteso questa sera al Consiglio dei ministri. «Cerchiamo di prolungare il taglio delle

accise fino alla prima settimana di giugno», conferma Giorgetti indicando la soluzione ponte verso la proroga ulteriore che a quel punto potrà arrivare grazie all'extragetto dell'Iva di maggio. Ci saranno poi «interventi a sostegno dell'autotrasporto», con una probabile estensione di due mesi del credito d'imposta sugli acquisti di carburante in scadenza a fine maggio, e «per il trasporto pubblico locale», con un rifinanziamento (piccolo) del fondo nazionale per le aziende di bus e metropolitane. Nel testo entrerà poi una nuova tranche da 100 milioni del prestito già autorizzato per l'ex Ilva, mentre altri 140 dovrebbero arrivare a luglio (si veda il servizio a pagina 22), e la proroga al 20 luglio, o al 31 se dovesse prevalere l'ipotesi più ampia sperimentata nel 2024 al debutto del concordato, dei versamenti fiscali degli autonomi ora in scadenza al 30 giugno. La mossa sarà accompagnata dall'aumento, probabilmente il raddoppio allo 0,8%, della maggiorazione chiesta a chi deciderà di sfruttare l'ulteriore mese extra e quindi presentarsi alla cassa solo ad agosto (Sole 24 Ore di ieri).

E così, in un Consiglio dei ministri che tornerà a occuparsi anche della frana di Niscemi, l'azione di governo procede di emergenza in emergenza, nell'ultimo tratto di una legislatura già segnata dall'eredità del Superbonus e dalla raffica di crisi scatenate da guerra in Ucraina, dazi e attacco all'Iran. «Si fa una fatica bestiale, ma quando la corsa è in salita la soddisfazione può essere maggiore», chiosa filosoficamente Giorgetti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Taglio delle accise, nuova proroga Interventi anche per i trasportatori

OGGI IN CONSIGLIO DEI MINISTRI UN DECRETO CON GLI SCONTI: SARANNO VALIDI FINO ALL'8 GIUGNO

IL PROVVEDIMENTO

ROMA Altre due settimane di sconto. Il provvedimento per prorogare lo sconto sulle accise per benzina e diesel sarà approvato dal consiglio dei ministri di oggi. Lo ha confermato lo stesso ministero dell'Economia e delle finanze. Lo schema dovrebbe essere lo stesso di quello attualmente in vigore. Uno sconto più consistente per il gasolio, 24,4 centesimi al litro, e uno ridotto per la verde, 6,1 centesimi al litro. Il taglio delle accise durerà due settimane, fino all'8 giugno. Una sorta di "ponte" per attendere che la Ragioneria generale dello Stato possa certificare gli incassi extra dell'Iva dovuti proprio al caro carburanti e "restituire" le somme agli automobilisti tramite la riduzione delle accise. Il costo di questo "ponte" è stimato in circa 260 milioni di euro. Sul tavolo di consiglio dei ministri non ci sarà solo questo. Ci sarà anche la replica del credito d'imposta già introdotto per gli acquisti di carburanti degli autotrasportatori realizzati fra marzo e maggio. Uno "sconto" per altri due mesi per il quale servirà un centinaio di milioni di euro ancora e che, nelle intenzioni del governo, dovrebbe servire per scongiurare il blocco dei Tir. La decisione dovrebbe essere annunciata agli autotrasportatori oggi, durante il tavolo già convocato a Palazzo Chigi con la categoria per ascoltarne le proteste e le richieste.

Si tratta ovviamente, di un provvedimento «tampon», in attesa che si possa in qualche modo sbloccare la trattativa in corso con la Commissione europea sulle deroghe al Patto di Stabilità. È questa l'altra istanza, in effetti, che il ministero dell'Economia ha portato al Festival dell'Economia di Trento, organizzato dal Sole24Ore e Trentino Marketing. «Questi negoziati sono lunghi, richiedono tante spiegazioni anche in sedi anche non ufficiali. Io sono qui a Cipro e non è un tema all'ordine del giorno ma se ne parla a latere. Il Mef si dichiara «ottimista», rispetto all'accoglimento della proposta italiana. Anche perché, spiega, si tratta di una «proposta razionale». Anche perché, è la linea italiana, l'Europa non può pensare di intervenire soltanto quando il «malato è moribondo». «Noi», ha detto ieri Giorgia Meloni parlando a Coldiretti, «stiamo cercando, a 360 gradi, di chiedere all'Europa una velocità nella sua capacità di reazione sul tema dell'energia».

IL PASSAGGIO

L'idea portata avanti dal governo è abbastanza semplice. Usare i margini consentiti dalla Commissione oggi solo per le spese della difesa, anche per fronteggiare la crisi energetica. In modo «equilibrato», spiega il ministero dell'Economia. Iniziare nel 2026

a finanziare le misure necessarie a contenere i costi della crisi di Hormuz, per poi nel 2027 concentrarsi soprattutto sugli armamenti e sul rispetto degli accordi con la Nato. Da Trento è arrivato anche un commento alle previsioni di primavera diffuse ieri dalla Commissione europea. Dati considerati «positivi», quasi «sorprendenti», se si guarda il contesto nel quale ci troviamo. Il contesto è quello della guerra in Medio Oriente. Che se dovesse continuare, avrà «conseguenze molto serie» sull'economia.

A. Bas.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Effetto Hormuz sul Pil ora l'Europa rallenta Roma, spiragli sul deficit

SECONDO LA COMMISSIONE UE NEL 2026 L'ECONOMIA SEGNERÀ UN +0,5% L'INFLAZIONE SALIRÀ FINO AL 3,2%

LE STIME

ROMA Lo "shock energetico" generato dalla guerra in Medio Oriente frena le aspettative economiche per l'Europa. Con anche l'Italia in affanno sulla crescita e tra i primi Paesi per peso del debito pubblico. Bruxelles alza il velo sull'impatto della nuova crisi dei prezzi dell'energia e lancia l'allarme su un conflitto dominato da «un grado eccezionalmente elevato di incertezza» anche per l'economia europea. Presentando le previsioni di primavera, la Commissione europea ha tagliato la crescita del Pil italiano allo 0,5% nel 2026 e allo 0,6% nel 2027, contro lo 0,8% indicato nelle previsioni d'autunno e al livello più basso in tutta l'Unione il prossimo anno.

LE MATERIE PRIME

A pesare sulle prospettive economiche dell'Italia il caro-energia come l'incertezza sui dazi statunitensi. L'aumento dei prezzi energetici, in particolare, spingerà l'inflazione dell'Italia al 3,2% nel 2026, prima di scendere all'1,8% l'anno successivo, a condizione che si confermi una riduzione dei prezzi delle materie prime energetiche. Il rallentamento economico pesa anche sui conti pubblici, con Roma che si prepara a chiudere il 2027 con il debito più alto dell'Unione, a 139,2% del Pil, superando anche la Grecia (134,4%), che ha mantenuto il primato per anni.

Ma c'è una nota positiva: l'Italia chiuderà quest'anno e il prossimo con un deficit sotto la soglia del 3%, rimanendo stabile al 2,9% nel biennio e avviando il Paese verso la chiusura della procedura per disavanzo eccessivo. A Bruxelles non si esclude che una nuova revisione delle statistiche possa far scendere il deficit sotto il 3% già nel 2025. «La possibilità c'è, bisognerà attendere i dati Istat di ottobre», spiegano fonti europee, che però precisano che anche fuori dalla procedura, Roma non otterrà ulteriore margine di spesa.

Il peggioramento del quadro italiano si inserisce in una fase di crescita rallentata per «gran parte dei Paesi europei», tra l'impennata dei prezzi dell'energia, il calo della fiducia dei consumatori e investimenti più deboli. Prima di febbraio «l'economia Ue era destinata a continuare a crescere a un ritmo moderato, con un calo dell'inflazione» ma le prospettive sono cambiate «sostanzialmente dallo scoppio del conflitto», ammette Palazzo Berlaymont.

Nell'Eurozona la crescita del Pil è ora vista allo 0,9% nel 2026 e all'1,2% nel 2027, contro l'1,2% e l'1,4% indicato nelle previsioni d'autunno. Per l'Ue a ventisette si stima, invece, una crescita dell'1,1% nel 2026 e dell'1,4% nel 2027. Sotto la soglia dell'1%

insieme all'Italia anche Belgio, Germania e Austria ferme allo 0,9% nel 2027. La Spagna crescerà del 2,4% nel 2026 e dell'1,9% nel 2027, sopra la media europea dell'1,4%. Il Pil della Francia è stimato invece allo 0,8% e all'1,1%.

Bruxelles non usa per ora toni apertamente recessivi ma ribadisce l'urgenza di adottare misure fiscali «temporanee e mirate» per fronteggiare il caro energia, accelerando l'uscita dai combustibili fossili.

IL TAVOLO

Le stime economiche di primavera saranno sul tavolo dei ministri dell'Economia e delle Finanze alla riunione dell'Eurogruppo e del Consiglio Ecofin, in corso venerdì e sabato a Nicosia, a Cipro. All'ordine del giorno non è in agenda ma sullo sfondo della riunione resta aperto il confronto tra Roma e Bruxelles sulle clausole di flessibilità del Patto di stabilità. Da Bruxelles arriva la conferma che già «la prossima settimana» dovrebbe arrivare la risposta formale della presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen, alla richiesta della premier Giorgia Meloni di estendere le flessibilità europee usate per le spese della difesa anche alle misure contro il caro-energia. «Questi lavori negoziali sono lunghi, richiedono tante spiegazioni in sedi anche non ufficiali», ha fatto sapere il Mef, alla vigilia dell'Eurogruppo, dicendosi «ottimista» sull'esito dei colloqui grazie alla «razionalità della nostra proposta». L'invito del commissario europeo all'Economia, Valdis Dombrovskis, rimane però quello alla «prudenza fiscale» nella gestione delle finanze pubbliche, soprattutto per i Paesi ad alto debito come l'Italia. «Stiamo valutando cosa si può fare per rispondere alla crisi energetica nell'ambito del nostro quadro di bilancio», ha spiegato in conferenza stampa in merito alla richiesta di Roma, ricordando che «rispetto alla crisi precedente, questa volta abbiamo meno margini di manovra». Per il titolare del Mef, l'approccio proposto resta «razionale» e non mette a rischio la finanza pubblica.

Fabiana Luca

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La giornata a Piazza Affari

↑ Brillano Avio e Prysmian Su energetici e Recordati

Avio chiude incisa all'istinto con un +4,76%. In luce anche Prysmian (+3,39%) e Ferrari (+2,74%). Performance positiva gli energetici: Eni +1,06% e Terna +1,06%. In territorio positivo anche Recordati (+1,87%) e Terna (+1,79%).

↓ Scivolano Diasorin e bancari In calo Leonardo e Tim

Scivola Diasorin (-3,78%) dopo i conti trimestrali. In rosso titoli bancari principali: Unicredit (-2,20%), Intesa Sanpaolo (-1,70%), Bper (-1,65%), Non decolla Leonardo (-1,55%). Chiude in terreno negativo Tim (-0,80%).



Gli aggiornamenti de "LaStampa" 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.



Il top manager: "Non verrà chiuso nessuno stabilimento". Il Tridente nel futuro di Cassino Avanti il piano Italia, Fiat brand globale e-car a Pomigliano e rilancio Maserati

LO SCENARIO

INVIATA AD AUBURN HILLS

La nuova Stellantis riparte dai marchi e mette Fiat al centro della strategia globale del gruppo. Nel piano "FaSTLANe 2030", presentato dall'amministratore delegato Antonio Filosa all'Investor Day di Auburn Hills, la casa torinese entra infatti nel ristretto gruppo dei quattro brand "globali" insieme a Jeep, Ram e Peugeot, quelli considerati dal gruppo con "maggiore scala e più alto potenziale di redditività".

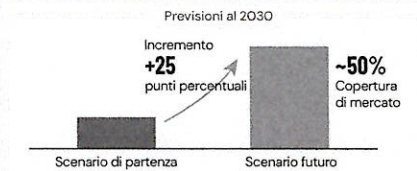
La nuova organizzazione prevede cinque marchi "regionali" — Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo — destinati a concentrarsi soprattutto nei rispettivi mercati di riferimento. DS e Lancia saranno invece gestiti rispettivamente da Citroën e Fiat come marchi specializzati. La promessa, inoltre, è di rilanciare Maserati. Il marchio del Tridente avrà un posizionamento nel lusso puro, con due nuovi modelli di segmento E e il piano sarà svelato a dicembre a Modena. «Ogni brand di Stellantis svolgerà un ruolo chiaro nel rispetto dei nostri impegni», sottolinea Filosa, delineando una struttura più semplice e focalizzata rispetto al passato.

La scelta di promuovere Fiat tra i marchi globali segna uno dei cambiamenti più significativi del nuovo corso. Il brand italiano avrà cinque nuovi modelli entro il 2030 e giocherà un ruolo centrale soprattutto nell'elettrificazione accessibile del gruppo. A Pomigliano d'Arco nascerà infatti dal 2028 la nuova e-car sotto i 15 mila euro, destinata inizialmente ai marchi Fiat e Citroën. Il progetto rappresenta uno dei pilastri della strategia europea di Stellantis, che punta ad aumentare la copertura del mercato nei segmenti A, B e C, quelli che valgono circa il 75% delle immatricolazioni nel continente.

«In Europa vogliamo rafforzare ulteriormente la differenziazione dei marchi e ampliare la copertura del mercato», spiega Filosa, che promette che «non verrà chiuso nessuno stabilimento». Il gruppo prevede per l'Europa allargata una crescita dei ricavi del 15% e un margine operativo compreso tra il 3 e il 5%. La competitività dovrà passare attraverso la nuova piattaforma STLA One, la riconversione industriale e una maggiore saturazione degli impianti. In Italia arriverà ad Atessa la prossima

LA STRATEGIA

Lo sviluppo del marchio Fiat al 2030



Gli obiettivi del Gruppo per l'Europa: >90% quote di mercato

Withub

generazione dei large van. Per Alfa Romeo, il piano prevede due nuovi modelli entro fine decennio, tra cui un C-Suv, che sarà prodotto a Melfi, e una vettura speciale. Anche i veicoli commerciali restano centrali nel piano industriale. Stellantis è oggi leader europeo e secondo costruttore mondiale nel settore dei commerciali leggeri con Pro One. «Entro il 2030 la nostra ambi-

zione è diventare numeri uno nel mondo», spiega Emanuele Cappellano, coo di Stellantis per l'Europa allargata.

«Per quanto riguarda l'Italia, abbiamo recentemente rilanciato la produzione su larga scala nello stabilimento di Melfi con il nuovo modello ibrido Jeep Compass, aumentando progressivamente i ritmi produttivi e iniziando a registrare volumi di vendita si-

La nomina

Confindustria, Marsiaj nuovo vice di Orsini Gay: "Un grande onore"

Giorgio Marsiaj è stato nominato vicepresidente nazionale di Confindustria. L'imprenditore torinese, già delegato all'Aerospazio dal 2024, ha ricevuto l'incarico dal presidente Emanuele Orsini, mantenendo la delega attuale. «È un grande onore che il nostro past president Giorgio Marsiaj rivesta un ruolo ancora più rilevante nella squadra guidata da Emanuele Orsini», ha detto Marco Gay, presidente dell'Unione Industriale Torino. Marsiaj, classe 1947, è fondatore, presidente e ad di Sabelt, leader nella produzione di sedili per auto di alta gamma, cinture di sicurezza, abbigliamento tecnico per il motorsport e applicazioni speciali di sistemi di ritenuta nel settore Aerospace. Dal 1985 al 2015 Marsiaj ha ricoperto i ruoli di presidente, ad e vp Fiat Group Global di Trw Automotive Italia. Dal 2016 al 2020 è stato presidente dell'Amma e vice presidente dell'Unione Industriale di Torino, di cui è stato presidente dal 2020 al 2024. R.E.—

gnificativi. A Melfi stiamo rafforzando ulteriormente la produzione con il lancio di nuovi prodotti: la Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma, che presenteremo a breve, e un nuovo modello DS. Effettueremo inoltre il più importante investimento destinato a un nuovo prodotto nel settore dei veicoli commerciali di grandi dimensioni nello stabilimento di Atessa. In Italia lanceremo anche un nuovo modello Alfa Romeo. A questo si aggiungono i numerosi nuovi modelli previsti per Pomigliano, a partire dalla Fiat Panda. Cassino ha un futuro, si vedrà con il piano Maserati che presenteremo a dicembre. Il piano Italia va avanti», assicura Filosa. Nessuna indicazione ulteriore, al momento, su Mirafiori.

Ma il tema della riduzione della capacità produttiva preoccupa i sindacati che mettono in evidenza la mancanza nel piano di risposte concrete per tutti i siti italiani, in particolare per Cassino e Termoli. «Dobbiamo evitare tagli del personale socialmente inaccettabili» afferma la Uilm. La Fim chiede «una svolta positiva fatta di investimenti e nuovi modelli», mentre per la Fiom «le risorse si concentrano fuori dall'Italia. Palazzo Chigi non può restare in silenzio». CLA.LUL.—

© FOTOGRAFIA/REDA/ATA

turiero. Parallelamente, Stellantis promette di accelerare drasticamente lo sviluppo dei nuovi prodotti, riducendo il time-to-market da 40 a 24 mesi.

Ma è il Nord America il vero centro della strategia di Filosa. Qui sarà destinato il 60% dei 36 miliardi previsti per marchi e prodotti. Stellantis punta a una crescita del fatturato del 25% e a un margine operativo dell'8-10%, con 23 lanci nei

Il focus sul Nord America contribuirà ad aumentare la redditività

prossimi cinque anni tra nuovi modelli e restyling. «Il Nord America - dice Filosa - rappresenta la più grande opportunità di crescita per la nostra redditività. Abbiamo due obiettivi essenziali: espandere la copertura del mercato e abbassare i costi». Il gruppo vuole entrare in cinque nuovi segmenti con modelli e van più piccoli, passando da una copertura inferiore al 60% dell'attuale mercato nordamericano a circa il 90%. Le stime prevedono un aumento dei volumi del 35% entro il 2030, fino a 1,9 milioni di veicoli venduti nella regione.

«Grazie alla disciplina sui costi, la crescita dei volumi si tradurrà automaticamente in aumento della redditività», assicura il ceo dal passaporto italiano e residenza in Michigan che promette davanti agli investitori di prestare massima attenzione «all'esecuzione del piano: «La nostra direzione è chiara, il nostro viaggio è già iniziato» dice salutando gli investitori. —

© FOTOGRAFIA/REDA/ATA

Terzariol: "Parliamo con Unicredit, ma non solo". Confermati i target sui dividendi al 2027

Generali, i conti superano le attese

LA TRIMESTRALE

MILANO

Cinque fermate di metropolitana. È la distanza che divide la sede di Generali da quella di Unicredit: «Quindi è facile parlare» dice agli analisti il group deputy ceo del Leone Giulio Terzariol alla presentazione dei conti del primo trimestre. Una battuta che conferma la volontà di approfondire il rapporto tra Trieste e la banca guidata da Andrea Orcel salita a ridosso del 9% del capitale.

«Stiamo già lavorando con Unicredit nell'Europa dell'Est» dove «abbiamo un rapporto di grande successo» per cui «è abbastanza normale che ci sia una conversazione in corso e questa non è l'unica conversazione

che abbiamo». Il gruppo assicurativo guidato da Philippe Donnet, infatti, vorrebbe anche sostituire Axa nella joint venture con Mps che scade nel 2027: la volontà di fondo è «creare una grande piattaforma di asset management italiana ed europea». Nel frattempo, Generali ha chiuso il primo trimestre dell'anno con utili per 1,169 miliardi di euro in calo del 2,2% a causa del ritracciamento dei mercati che ha impattato sul fair value a conto economico e degli oneri fiscali a tantum in Francia da 50 milioni di euro. I profitti normalizzati, infatti, sono cresciuti del 5,2% a 1,26 miliardi, al di sopra delle stime. Bene anche i premi lordi arrivati a 28,2 miliardi (+6,8%), spintisi dai danni (+5,8%) che dal 2024 (+7,5%).

Numeri che permettono a Terzariol di dire che l'ese-



Giulio Terzariol (Generali)

zione del piano «sta procedendo molto bene e sta mostrando risultati tangibili». Il manager ha poi spiegato che «pur monitorando attentamente la situazione» sul fronte dell'inflazione «siamo fiduciosi nella solidità del nostro modello di business», che nella vita «è caratterizzato da un basso fabbisogno di capitale e da un portafoglio di investimenti di alta qualità» e da una gestione del patri-

monio e delle attività «disciplinata, che garantisce stabilità e resilienza». Il gruppo è comunque pronto a intervenire sui prezzi se l'inflazione continuasse a crescere.

Generali ha quindi confermato target del piano 2025-2027, inclusi la distribuzione di oltre 7 miliardi di euro di dividendi e il buy-back di almeno 0,5 miliardi di euro l'anno: numeri che non dovrebbero essere aggiornati nel prossimo investor day a Londra il 18 novembre. In Borsa il titolo ha recuperato il 2%.

Il direttore finanziario Cristiano Borean ha quindi ribadito la «forte convinzione da parte di tutto il gruppo che anche negli scenari più estremi», dal punto di vista geopolitico ed economico, «i target di piano non saranno a rischio». GIU.BAL.—

© FOTOGRAFIA/REDA/ATA

Il taccuino
MARCELLOSORGI

Il no di Salvini al ritorno del Mes

Per ora è solo sussurrata l'ipotesi di uno scambio tra l'ingresso nel Mes - il Sistema Salvatati europeo a cui l'Italia è la sola a non aver aderito - e una maggiore flessibilità come quella chiesta fin qui senza risultati a Bruxelles da Meloni e Giorgetti, per affrontare l'emergenza economica legata alla crisi energetica scatenata dalla guerra in Iran e dal blocco dello stretto di Hormuz. Ma al solo sentirne parlare, la maggioranza s'è di nuovo divisa, con Salvini fortemente contrario, Tajani favorevole e Meloni nel mezzo.

Il rifiuto del Mes risale, nientemeno, alla campagna elettorale del 2022, in cui il centrodestra viaggiava sul velluto, non avendo un vero avversario da battere, e al suo interno s'era sviluppata una sorta di gara tra partner all'euroscetticismo, con la futura premier non disposta a lasciare all'alleato leghista neppure un centimetro sul terreno della contrarietà al governo comune dell'Europa. A una prima occhiata il Mes si prestava ai timori che il Capitano del Carroccio voleva infondere ai suoi elettori, lasciando loro credere che l'accettazione del Sistema Salvatati avrebbe imposto ai propri membri la sottomissione a regole economiche stringenti e la rinuncia per l'Italia alla propria autonomia decisionale. Da allora a oggi Meloni, si potrebbe dire, di strada sul percorso europeista ne ha fatta, spostandosi a poco a poco su una linea di avvicinamento alla Presidente della Commissione Von der Leyen, sia pure tenendo sotto controllo l'amico Matteo e le sue libere uscite. Cosa che ha reso possibile condividere molte decisioni prese nei vertici europei, ma senza smettere di tenere la coda dell'occhio ben piantata sui movimenti dell'alleato leghista. Il quale, specie dopo aver subito la scissione da parte di Vannacci e la nascita del suo movimento, che sta diventando una sorta di asilo politico per leghisti delusi, teme che il generale possa portargli via voti, e per questo s'è assetato su una linea estremistica. Nulla di tutto ciò può far piacere a Meloni, che si trova a gestire la fase più difficile della sua legislatura alla guida del governo. Se cerca comprensione a Bruxelles, sa di dover mettere sul tavolo la moneta di un maggiore moderatismo, che in una campagna elettorale lunga e complicata rischia di essere davvero difficile da pagare. —

MARCOBRESOLIN
CORRISPONDENTE DABRUXELLES

L'economia europea rallenta a causa della crisi nel Golfo, ma - anche nello scenario peggiore - quest'anno non entrerà in recessione, dunque non si materializzeranno le condizioni per sospendere il Patto di Stabilità. Per quanto riguarda l'Italia, il tasso di crescita (0,5% del Pil) sarà il più basso di tutta l'Eurozona nel 2026 (fatta eccezione per l'Irlanda, che però merita un discorso a parte perché nel 2025 ha registrato una crescita del 12,5% dovuta a un aumento esponenziale delle esportazioni farmaceutiche a causa della minaccia dei dazi americani) e il peggiore dell'intera Ue nel 2007 (0,6%), quando il rapporto debito/Pil segnò un nuovo record (139,2%) e per la prima volta dal 2006 supererà quello della Grecia (134,4%).

La buona notizia è che il deficit italiano dovrebbe stare sotto il tetto del 3% quest'anno e il prossimo (2,9%), il che potrebbe portare a un'uscita anticipata dalla procedura in autunno nel caso in cui Eurostat rivedesse al ribasso il dato del 2025. Obiettivo che però non verrebbe raggiunto nel caso in cui l'Italia sfiorasse il tetto del 3% quest'anno, circostanza inevitabile se il governo decidesse di fare spese extra per affron-

Nello scenario base l'inflazione quest'anno dovrebbe salire al 3,1% nell'Unione

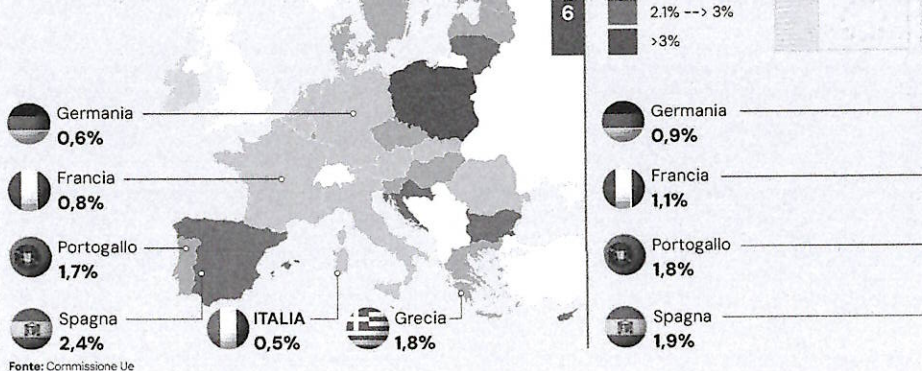
tare la crisi energetica. Sono questi i dati principali che emergono dalle previsioni economiche di primavera che la Commissione europea ha pubblicato ieri. Sulla base dei dati registrati fino al 4 maggio scorso, il Pil dell'Ue dovrebbe crescere dell'1,1% quest'anno (tre decimali in meno rispetto alle precedenti previsioni) e dell'1,4% il prossimo, mentre i dati per l'Eurozona sono rispettivamente dello 0,9% e dell'1,2%.

Ma come ha sottolineato il commissario all'Economia, Valdis Dombrovskis, ci sono significativi «rischi al ribasso». Per questo i tecnici hanno anche elaborato uno scenario negativo, basato su una chiusura prolungata dello Stretto di Hormuz, con il picco dei prezzi energetici nell'ultimo trimestre del 2026: in quel caso, il Pil dell'Unione europea scenderebbe allo 0,7% e resterebbe su quel livello anche l'anno prossimo. «Seppur a un tasso più contenuto, la crescita continuerebbe» ha fatto notare Dombrovskis, spiegando che comunque «la nostra analisi sui bilanci degli Stati membri (che verrà pubblicata il 3 giugno, ndr) si baserà sullo scenario base».

Una chiusura prolungata dello Stretto di Hormuz

LA MAPPA

Le stime di crescita del Pil della Commissione Ue



**Il Pil dell'Italia a +0,5%
Crescita più bassa dell'Ue**

La Commissione taglia le stime del 2026 sul Paese, ma deficit sotto il 3%
Dombrovskis avverte: pochi margini di bilancio per chi ha un debito alto

avrebbe effetti più significativi sull'inflazione, che - come segnala la Commissione - sta colpendo in misura maggiore i Paesi più dipendenti dalle importazioni di combustibili fossili come l'Italia. Per questo Bruxelles si aspetta un inasprimento della politica monetaria da parte della Bce nei prossimi mesi.

Nello scenario base, l'inflazione quest'anno dovrebbe salire al 3,1% per poi scendere nel 2027 al 2,4% nell'Unione (rispettivamente 3% e 2,3% per l'Eurozona). Il dato italiano è leggermente sopra la media: secondo i tecnici di Bruxelles, quest'anno i prezzi aumenteranno del 3,2%, mentre l'indice dovrebbe tornare sotto la so-

glia del 2% l'anno prossimo (1,8%) «anche se l'inflazione dei prodotti alimentari e dei servizi rimarrà alta». Nello scenario peggiore, l'inflazione media nell'Ue salirebbe al 3,3% quest'anno e al 3,5% il prossimo.

L'Italia ha chiesto di far rientrare le spese energetiche nella clausola di salvaguardia per la Difesa per otte-

nere lo scorporo di quei costi, ma la maggior parte dei governi è contraria e la Commissione ha le mani legate. Ursula von der Leyen risponderà alla lettera di Meloni nei prossimi giorni, ma i margini per ottenere il via libera alla clausola sembrano strettissimi. «Gli spazi di bilancio sono molto più limitati che in passato - ha avverti-

Confermati gli sconti fino alla prima settimana di giugno. Il ministro: "Male l'aumento dei tassi"

**Nuovo intervento tampone sulle accise
Giorgetti: "Ci meritiamo flessibilità"**

IL RETROSCENA
ALESSANDRO BARBERA
ROMA

Quando alle 16.45 di oggi i sindacati degli autotrasportatori entreranno dal portone di Palazzo Chigi per incontrare Giorgio Meloni, sarà per avere quel che chiedono, pena quattro giorni di blocchi stradali dal 25 al 29 maggio, giusto alla vigilia del ponte del 2 giugno. Realisticamente non accadrà: sul tavolo della premier c'è già un decreto - verrà approvato subito dopo l'incontro - per confermare per tutta la prima settimana di giugno lo sconto sulle accise di benzina (cinque centesimi al litro), gasolio (venti centesimi al litro) e allungare il credito d'imposta per chi guida i Tir in scadenza al 31 maggio. L'ennesimo «provvedi-



In Aula
Il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti durante un question time alla Camera dei deputati

mento tampone», dice il ministro del Tesoro Giancarlo Giorgetti. E poi? «Poi vediamo se si sblocca il negoziato con Bruxelles» sulla richiesta italiana di deroga al Patto di stabilità. Il ministro del Tesoro, ieri già a Cipro per la riunione informale (oggi) coi colleghi europei, si collega con il Festival dell'economia di Trento e su questo si mostra fiducioso: «Le trattative sono lunghe, richiedono tante spiegazioni anche in sedi anche non ufficiali. Io sono qui a Ci-

pro e la questione non è all'ordine del giorno, ma se ne parla a latere. L'ottimismo che io ho rispetto all'accogliimento deriva dalla razionalità della nostra proposta». Ricapitoliamo: poiché l'Italia non è riuscita a restare sotto al tre per cento nel rapporto deficit-Pil, non farà uso per intero della clausola di salvaguardia per scorporare dal calcolo del deficit le spese aggiuntive in Difesa. L'idea è di fare un po' «un po'», all'italiana. L'ultimo Documento di finanza pubbli-

ca ipotizzava 3,5 miliardi di maggiori spese il primo anno, sette il secondo, dodici il terzo. Con un arzigogolo diplomatico Giorgetti fa capire che quello per il 2027 è l'obiettivo minimo di flessibilità. E siccome l'Italia quest'anno promette un cospicuo avanzo primario - ovvero di risparmiare più di quel che spende per oltre quindici miliardi, allora quella flessibilità ci può e deve essere concessa. Di quali probabili elezioni della prossima primavera - se la maggioranza non salterà prima - sarà una via crucis. Basti dire che oggi il governo deve approvare un ennesimo prestito ponte per evitare la chiusura definitiva dell'ex Ilva.

Se Giorgetti è più realista che pessimista, c'è di che preoccuparsi. Parla di quanto sentito a inizio settimana al G7 dei ministri finanziari, e dei rischi di «conseguenze molto serie» in caso di prolun-

IL MONDO IN BILICO

Il rapporto Istat: aiuti a stranieri e donne contro il calo demografico

Ora l'ascensore sociale scende Giovani sempre più indietro

L'ANALISI

CHIARA SARACENO

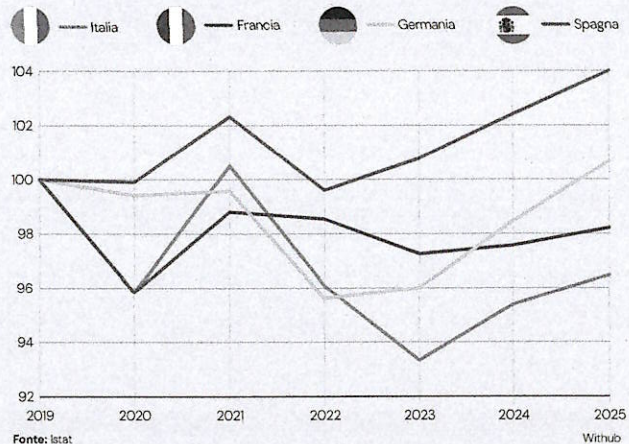


Certo, siamo un Paese con una forte incidenza di popolazione anziana, e questo rende più difficile l'innovazione, tecnologica ma non solo, oltre a provocare squilibri nella spesa sanitaria e pensionistica. Ma, forse, continuare a guardare alla demografia come fonte di tutti i nostri problemi rischia di diventare un alibi per non vedere lo spreco di risorse umane, giovani e meno giovani, che si continua a fare e che è anche una delle cause della persistente bassissima fecondità: lo scarso investimento nei giovani di entrambi i sessi, sia in quelli ad alta formazione, sia in quelli che invece vengono abbandonati precocemente dal sistema formativo, nelle donne, negli stranieri che vorrebbero dare forma al proprio futuro in Italia.

È quanto emerge, tra i molti altri dati sull'andamento della società Italia-

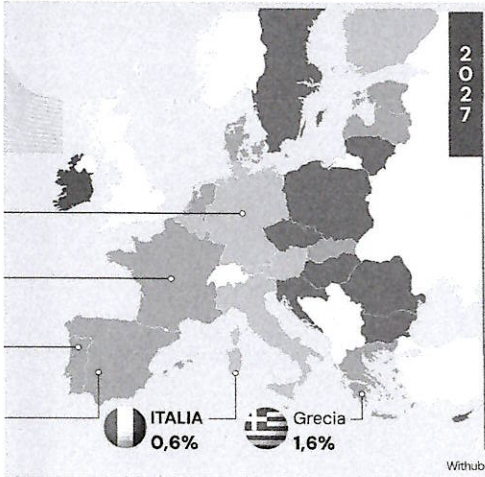
IL CONFRONTO

Le retribuzioni reali lorde per i lavoratori dipendenti - 2019 = base 100



Fonte: Istat

Withub



2027

“

Valdis Dombrovskis
Commissario Ue per l'Economia
Sulla richiesta italiana di flessibilità valuteremo cosa si possa fare all'interno di un quadro che richiede prudenza fiscale

Importante garantire una stabilità dei conti. Le misure di sostegno introdotte prima del 4 maggio sono state finanziate con risparmi di bilancio

to Dombrovskis - specialmente per i Paesi ad alto debito: è importante garantire una stabilità di bilancio. Ovviamente, la Commissione si tiene «pronta a reagire agli sviluppi».

Come registrato da Eurostat, nel 2025 il deficit italiano si è assestato al 3,1% del Pil e questo nonostante un avanzo primario dello 0,8% che però non è riuscito a compensare una spesa per interessi «rimasta stabile al 3,9% del Pil». A pesare sul disavanzo è stata la spesa in conto capitale «superiore alle attese» e in particolare quella per il Superbonus «che è ammontata allo 0,4% del Pil, significativa-

Nei prossimi giorni Von der Leyen risponderà a Meloni sui conti pubblici

Male l'innovazione perché si investe poco nei ragazzi e molti vanno all'estero

gamento del conflitto. «Non c'è soltanto il problema del prezzo della benzina ma anche di alcune catene di fornitura, in particolare quelle relative all'industria chimica». Finché le aziende possono contare sulle scorte, bene, poi saranno guai seri. «Evidentemente un Paese industriale e manifatturiero come l'Italia, che dipende ancora dalle fonti fossili, paga le conseguenze di questa situazione più di altri».

Giorgetti dice di dover fare «un ragionamento onesto e serio coi paesi nordici», che equivale all'appello a non mettersi di traverso sulla richiesta di flessibilità fatta per iscritto alla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen. «Paesi come Italia e Germania già hanno pagato un prezzo per la rinuncia al gas russo, e questo secondo shock certamente non va bene». Altri Paesi «queste tensioni non ce l'hanno», e dunque «se esiste una solidarietà europea» se ne dovrà tener conto. Se poi «a giugno o a luglio» la Banca centrale europea dovesse aumentare i tassi «non sarà una buona cosa». Come a dire: cara Lagarde, caro Panetta, se potete, ripensateci. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

mente superiore a quanto previsto dal governo (0,05% del Pil)». Un'eventuale revisione di queste spese potrebbe far scendere il valore del deficit sotto il 3% e quindi questo potrebbe portare a una chiusura della procedura in autunno.

Nel 2026, infatti, il disavanzo dovrebbe scendere al 2,9% nonostante un aumento della spesa per interessi che dovrebbe salire di tre decimali, soprattutto a causa dei titoli indicizzati all'inflazione. Il tutto, ovviamente, al netto di spese extra per la crisi energetica. Per il momento, nota la Commissione, «le misure di sostegno energetico introdotte prima del 4 maggio 2026, che sono pari allo 0,06% del Pil, sono state interamente finanziate mediante risparmi di bilancio». Ma un eventuale scostamento farebbe inevitabilmente lievitare il deficit e impedirebbe l'uscita dalla procedura. Non si arresta, invece, la crescita del debito a causa del «differenziale tra i tassi d'interesse e il tasso di crescita» oltre che dalla coda del Superbonus. Secondo le stime, il debito dovrebbe passare dal 137,1% dello scorso anno al 138,5% nel 2026 per poi salire ulteriormente al 139,2% l'anno prossimo. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il rapporto Istat

1 Il nodo demografico
La popolazione residente all'1 gennaio 2025 è scesa sotto i 59 milioni. Nel 2024 le nascite erano 370 mila, quasi 200 mila in meno che nel 2008, con un tasso di fecondità al minimo storico di 1,18 figli per donna



2 Il tenore di vita
La povertà assoluta colpisce l'8,4% dei nuclei familiari. Le famiglie sono sempre più piccole, quelle monopersonali superano il 35% del totale, e 2 giovani su 3 tra i 18 e i 34 anni vivono ancora con i genitori

3 I cervelli in fuga
Aumentano i giovani che vanno all'estero. Sono stati 21 mila i giovani laureati tra i 25 e i 34 anni che hanno lasciato il Paese nel 2023, un record storico, con una perdita netta di 97 mila giovani in 10 anni

valorizzato a sufficienza, nonostante la positiva riduzione dell'abbandono scolastico precoce, vi sono ancora troppi adolescenti e giovani che, per lo più per origine di nascita e collocazione territoriale, rimangono intrappolati in un circolo vizioso di bassa istruzione e marginalità quando non esclusione dal mercato del lavoro. Invece di continuare a lamentarsi che non ci sono abbastanza giovani perché non nascono abbastanza bambini, bisognerebbe agire sistematicamente - da parte dei decisori politici, e della scuola, ma anche delle imprese - per valorizzare quelli che ci sono, inclusi quelli che arrivano da altri paesi.

Così come occorrerebbe sostenere non solo a parole o con qualche bonus l'occupazione femminile, riducendo il grande divario nella povertà di tempo a sfavore delle donne a causa del carico di cura e lavoro familiare che grava sproporzionatamente su di loro segnalata dal Rapporto. Se il tasso di occupazione giovanile e femminile fosse, non dico ai livelli scandinavi, ma a quelli medi europei, compenserebbe in buona parte, almeno nel breve-medio periodo, il calo demografico, non solo nel mercato del lavoro, ma rispetto alla sostenibilità del welfare. E forse incoraggerebbe, chi lo desidera, ad avere un figlio, o uno in più. Le disuguaglianze socio-economiche, territoriali, di genere, stanno diventando uno dei fattori che ostacolano la capacità della società italiana di affrontare le sfide tecnologiche, demografi-

che, ambientali che frongegia. Anche la mobilità sociale, nonostante il miglioramento nel livello di istruzione da una generazione all'altra, ha invertito la propria direzione.

L'origine di nascita continua a influenzare l'intero sistema di opportunità: da dove si vive, alle scuole che si fanno, al grado di sviluppo delle proprie capacità che si raggiunge, all'occupazione che si trova. Tuttavia, mentre fino ai nati a metà degli anni sessanta le trasformazioni nella composizione e dimensione delle classi occupazionali hanno favorito un aumento della mobilità ascendente, accompagnato da una progressiva diminuzione della mobilità discendente, nell'ultima generazione dei nati nel 1980-1994 c'è stata invece un'inversione di tendenza: la mobilità ascendente si riduce sensibilmente e si interrompe la riduzione di quella discendente. La quota di persone che sperimenta una mobilità verso il basso (27,1 per cento) supera sia quella registrata in tutte le generazioni precedenti sia quella ascendente (25,1 per cento).

Ci sono segnali che non andrà meglio per le generazioni immediatamente successive. Il famoso ascensore sociale, che anche in passato riguardava solo una parte della popolazione, non tanto si è fermato, quanto ha invertito la direzione, a svantaggio delle generazioni più giovani, scoraggiandone una parte dall'investire sul proprio futuro, per lo meno non qui, non in Italia. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Corriere della Sera - Venerdì 22 Maggio 2026

«Basta alibi, si riparte solo con riforme strutturali»

Pasini (Confindustria Lombardia): facilitare le rinnovabili è l'intervento più urgente

di Rita Querzè

Giuseppe Pasini guida Confindustria Lombardia. Ha il pragmatismo senza fronzoli dell'imprenditore siderurgico del Nord (è presidente di Feralpi, gruppo dell'acciaio che sotto la sua guida è cresciuto anche in Germania). Lo intercettiamo all'aeroporto di Fiumicino, di rientro dall'assemblea privata della Confindustria nazionale.

L'Istat ha presentato il rapporto. E il quadro per l'Italia dà da pensare.

«Ho letto i resoconti già riportati online dai siti dei quotidiani. D'altra parte non c'è molto da stupirsi. Il rapporto mette in evidenza la resilienza della nostra economia. E questa è certamente una qualità della nostra impresa. Però non basta».

La Commissione europea ci dice che nel 2027 saremo il Paese a crescere meno di tutti dentro all'Unione...

«La situazione è andata aggravandosi con la crisi del Golfo, credo che su questo siamo tutti d'accordo. I prezzi del petrolio e del gas hanno ripreso a salire. E il rischio che questa situazione si trascini ancora nei prossimi mesi è molto alto. Ma questa è solo l'ultima delle emergenze. Nel 2022 è stata la guerra in Ucraina a fare schizzare al rialzo i prezzi dell'energia. Non possiamo pensare di vivacchiare sperando che l'ennesima emergenza rientri. Dobbiamo affrontare riforme strutturali per sistemare alla radice i nostri punti di debolezza».

Da che cosa partire?

«Beh, non ci sono dubbi: dall'energia. Va bene il decreto varato dal governo ma non basta, servono interventi strutturali. È vero, l'Europa ha dei limiti e deve intervenire su una serie di questioni. Ma anche noi dobbiamo fare i compiti a casa: abbiamo l'energia più cara dell'Unione. Oltre il 50% è ancora prodotta con il gas. Quindi costa tanto. E siamo costantemente dipendenti da altri Paesi».

Questa è la malattia. E la cura?

«Potenziare subito le rinnovabili. Il nostro presidente Emanuele Orsini non fa che ricordare che ci sono 4 mila concessioni ancora ferme. Serve più coraggio nell'individuare le aree idonee, le Regioni sono troppo prudenti. Inoltre Terna è indietro con gli investimenti sulle interconnessioni. Non è finita qui...».

Minaccia inflazione

«A breve più inflazione e meno consumi Bisogna affrontare le questioni alla radice»

Che cosa c'è ancora?

«Ma le pare che se oggi un imprenditore mette un impianto fotovoltaico sul tetto del suo capannone debba aspettare 12-18 mesi per l'allacciamento? Eh dai, su!».

Ma Confindustria non era per il nucleare?

«Certo. Ma se va bene i primi impianti arriveranno tra 12-15 anni. Arrivarci fino ad allora! E in ogni caso il nucleare potrà coprire una quota del 15-20% dei nostri fabbisogni».

I dati di marzo sull'export per l'Italia sono stati migliori delle attese. Ci danno qualche speranza?

«Non fermiamoci ai piccoli segnali congiunturali. In Lombardia abbiamo registrato nei primi tre mesi dell'anno un rincaro dell'8,4% delle materie prime. Questo vuole dire che, se il conflitto nel Golfo non si ferma, questi aumenti si scaricheranno nella seconda metà dell'anno sui prezzi al consumatore. Si ridurranno gli investimenti e i consumi. Purtroppo è una catena di cause-effetti che conosciamo bene».

A parte gli shock legati alle guerre e all'energia, abbiamo anche un problema di competitività con la Cina su auto ed elettrodomestico. O, no?

«Certo. E non rientrerà quando saranno terminati i conflitti come tutti ci auguriamo. Aggiungerei che anche la dipendenza dalle piattaforme digitali Usa è una criticità. Dobbiamo reagire con un cambio di passo. Ora».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Rita Querzè

Valvole, microchip e plastica: così l'umanoide entra in fabbrica

Luca Orlando



«Il vantaggio? È flessibile e se vede che la linea ha dei problemi si sposta e inizia a lavorare in un'altra postazione». Gianluca Melli, Ceo di Isi Plast è soddisfatto dell'investimento varato nell'ormai lontano 2023: un robot umanoide, posto a fine linea per prelevare e smistare i pezzi prodotti. Percorso pionieristico quello avviato dall'azienda di Reggio Emilia tre anni fa, posizionando in fabbrica una tecnologia rivoluzionaria resa possibile dal connubio tra automazione ed intelligenza artificiale, con algoritmi in grado di fornire ai robot, in questo caso con sembianze umane, capacità finora sconosciute e applicabili in nuovi ambiti. Apripista in questo ambito ancora una volta è la Cina, che lo scorso anno si stima abbia prodotto 13mila robot umanoidi, con l'ipotesi di arrivare oltre quota 60mila già quest'anno. Balzo produttivo che porterà nelle stime di Goldman Sachs ad un crollo dei prezzi, da 150mila a 30mila dollari per unità. «In effetti è quello che stiamo aspettando - aggiunge Melli - per poter arrivare almeno a triplicare la nostra esperienza. Il primo impatto? Sarà l'età, ma all'inizio confesso che ero un poco sconcertato. Poi però ci si abitua e devo dire che i giovani invece fanno molta meno fatica ad adattarsi alla sua presenza». L'annuncio di Stm, che inserirà a breve uno di questi oggetti all'interno di un proprio impianto a Malta, per poi allargare in un paio d'anni a 140 unità l'investimento, non rappresenta un caso isolato. In un percorso non relegato solo ai "big" ma battuto da un numero crescente di aziende. Come ad esempio la novarese Caleffi, produttore di valvole e apparati idronici. «Da un paio di mesi abbiamo inserito un umanoide a fine linea - spiega il direttore di produzione Antonello

De Magistris - con l'obiettivo di prelevare i prodotti e comporre prima le cassette e poi con queste un intero bancale. Problemi con i sindacati? Nessuno: abbiamo gestito ogni passaggio in modo trasparente e il robot viene visto per ciò che è, un aiuto per l'attività, uno sgravio da compiti ripetitivi e a minor valore». Per questa evoluzione tecnologica l'Italia è potenzialmente un mercato ricettivo, tenendo conto dell'alta propensione ad investire in questa direzione. Anche se in termini di "intensità" di robotica standard per addetto siamo al 14esimo posto al mondo, dal punto di vista delle installazioni in valore assoluto ci posizioniamo sesti, con oltre 100mila unità già operative. Trascurando l'estetica, le funzionalità aggiuntive dei robot umanoidi riguardano l'unione di due funzioni finora assegnate a oggetti diversi: la lavorazione e manipolazione degli oggetti e dei carichi (bracci robotizzati, collaborativi e non) e la movimentazione interna degli stessi (carrelli a guida laser ecc). Il robot umanoide unisce queste funzioni a cui aggiunge (previo un addestramento non banale) la possibilità di apprendere dall'ambiente di lavoro. Il vantaggio ulteriore è però anche quello di potersi integrare in ambienti progettati e sviluppati per l'uomo, utilizzando i medesimi utensili, senza richiedere interventi strutturali nell'ambiente di fabbrica. L'esperienza italiana più avanzata in materia è quella di Oversonic, pmi brianzola che ad oggi ha già installato una trentina dei propri robot (RoBee) in fabbrica (gli esempi citati sopra sono di Oversonic) ma alla luce dei 230 studi di fattibilità già realizzati prevede che entro la fine dell'anno le installazioni saliranno a quota 150. Portando così almeno a triplicare i 4,5 milioni di ricavi realizzati lo scorso anno e spingendo ben oltre quota 100 l'organico, ora attestato a 80 unità. «In questo settore la domanda oggi supera l'offerta - spiega il Ceo di Oversonic Paolo Denti - e ci sono richieste importanti in arrivo ad esempio da settori come auto o semiconduttori. In generale questi oggetti possono entrare nelle linee senza modificare nulla dei processi e risolvono anche quello che ormai è un problema pressante per tutti, cioè la scarsità nel reperire manodopera. Risolvendo ad esempio il problema dei turni notturni, piuttosto che delle mansioni più usuranti o alienanti». Altro esordio in arrivo per questa tecnologia è quello previsto per Sapa, gruppo di componentistica automotive di Benevento, intenzionato ad inserire umanoidi nella propria logistica interna. Un primo step avverrà entro l'anno, con l'arrivo di due unità realizzate da Wandercraft (partecipata, non casualmente, da un big dell'auto come Renault), sperimentazione che potrà allargarsi a regime fino ad arrivare ad 8-9 unità. A loro sarà assegnata la

movimentazione interna dei carichi più pesanti e l'azienda sottolinea come in questa operazione non si vada a sostituire nessun singolo lavoratore. Al lavoro sul tema è anche la modenese Sir Robotics, grazie ad una partnership con il gruppo cinese Agibot. «Ogni giorno sento almeno 4-5 aziende interessate ad esplorare questa possibilità - spiega il responsabile della divisione umanoidi Tommaso Gualtieri - ed entro fine anno pensiamo di poter avviare le prime applicazioni concrete. A differenza dei robot da "esibizione" o di quelli che vengono utilizzati nel turismo, quasi come gadget, nelle fabbriche c'è la necessità di avere comportamenti consistenti e precisi, ripetuti senza errori anche quando qualche condizione esterna si modifica. Servono addestramenti complessi e molti dati, ma la strada è segnata e ci arriveremo». Altro attore italiano in campo è Generative Bionics, risultato di vent'anni di ricerca dell'Iit di Genova, startup avviata con un round di investimenti da 70 milioni di euro proprio con l'obiettivo di portare gli umanoidi all'interno dell'industria. Primo partner industriale è Fincantieri, che entro fine anno avvierà i primi test in cantiere a Sestri Ponente per inserire il robot Gene.01 nelle attività di saldatura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA