

La giornata
a Piazza Affari

**Bene Eni, Inwit e Cucinelli
Toniche Stellantis, Fineco**

Seduta brillante per Eni, che chiude in rialzo del 3,88%, seguita da Inwit, in salita del 2,56%, e da Brunello Cucinelli, più 2,39%. Bene anche Stellantis (+1,99%), Finecobank (+1,79%), Tenaris (+1,70%) e Moncler (+1,32%).

**In calo Leonardo e Prysmian
Flessioni per Avio, Amplifon**

Maglia nera per Leonardo, che lascia sul terreno l'1,29%, seguita da Prysmian, in calo dell'1,26%, e Avio, giù dell'1,20%. In flessione anche Amplifon (-1,00%), Ferrari (-0,92%), Saipem (-0,84%) e Unipol (-0,79%).



Gli aggiornamenti di "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 sinistra.

L'ex presidente Fiat nel libro "Mr Globalization": il mio ruolo fu trattare alleanze internazionali

L'AUTOMOTIVE

**Stellantis sale ancora
con il Nord America
Vendite su del 10%**

Stellantis accelera. Nel secondo trimestre 2026 le consegne globali del gruppo toccano 1,6 milioni di unità, in rialzo del 10% annuo. A trainare i volumi, alla vigilia del Tavolo Automotive al ministero delle Imprese, sono Nord America ed Europa. Negli Stati Uniti la progressione segna un +38% (122 mila vetture in più), grazie all'impulso dei nuovi modelli a marchio Ram, Dodge e Jeep. Nel Vecchio Continente l'incremento si attesta al 5%, sostenuto dalla piattaforma Smart Car, dalle motorizzazioni elettriche e dai veicoli del partner Leapmotor. I dati delineano per l'azienda guidata da Antonio Filosa una geografia commerciale a due velocità, ma comunque positiva.

Alle spinte occidentali si contrappongono le flessioni in Medio Oriente e Sud America. Le tensioni geopolitiche penalizzano le consegne mediorientali e africane, in calo del 3%, mentre nel quadrante sudamericano la crisi strutturale del mercato argentino annulla i progressi registrati in Brasile. Di contro, l'Asia Pacifico resta invariata. Questi risultati irrompono sul tavolo del governo per il confronto sul piano industriale e sulle normative europee. I numeri certificano la forza della nuova gamma, base di partenza essenziale per definire le misure di sostegno a tutta la filiera nazionale. R. E. —

IL PERSONAGGIO

CLAUDIA LUISE

Un po' Machiavelli, un po' Marco Polo. La definizione che descrive lo stile - e la visione - di Paolo Fresco arriva da John Elkann. È nella prefazione di "Mr Globalization", il libro scritto dal manager, presidente della Fiat dal 1998 al 2003, scomparso sabato a 93 anni. Quasi un testamento in cui Fresco ripercorre la sua vita da italiano innamorato del mondo e degli Stati Uniti, con uno sguardo globale. Una storia che ha intrecciato quella dell'Avvocato, che per anni ha provato a portarlo in Fiat, quando ancora era il numero due di General Electric. C'è riuscito solo nel 1998, quando Fresco aveva compiuto 65 anni e ormai avrebbe dovuto lasciare l'incarico americano. Come andò lo racconta Fresco, dopo il primo rifiuto nel 1996: «Quelli di Egon Zehnder (società di ricerca di dirigenti, ndr) mi riproposero un fantomatico "ruolo apicale". Questa volta gli dissi: "Gianni Agnelli mi conosce dal '64. In trentatré anni gli avrò risposto a mezzo milione di domande. Se ci tiene, sarò felice di ricevere una sua



IMMAGINE ECONOMICA

ve Fresco). Alla fine la soluzione fu che il presidente, che a Torino era conosciuto come "l'americano", si occupò più di strategie globali, alleanze internazionali, negoziati ad alto livello, e Cantarella ebbe un ruolo più di operativo.

Tra le sue intuizioni, quella di comprendere che servivano vetture di alta gamma, non solo modelli popolari. Quindi il potenziamento di Maserati e Alfa Romeo per competere con Mercedes e BMW. «Gli alti e bassi di Fiat sono tipici del mercato automobilistico. Imbrocchi il modello giusto e sali, non lo imbrocchi per un po' e scendi. Il fatto è che, se sei nel basso di gamma, quando sali

Il libro



Nel volume, edito per la Nave di Teseo, Paolo Fresco racconta la sua ascesa in GE e poi al timone della Fiat

Mentore John Elkann, presidente di Stellantis e Ferrari con la sua "guida" Paolo Fresco, presidente di Fiat dal 1998 al 2003

non arrivi comunque alla vetta. E quando scendi rischi ogni volta il fallimento» ripeteva Fresco. Parte da lui l'idea di un "polo del lusso". E poi la nascita di Cnh, con la fusione della New Holland, con sede a Londra, e della statunitense Case che ne fece uno dei più grandi produttori mondiali di macchinari agricoli. Ma non tutte le idee di Fresco trovarono d'accordo l'Avvocato: quando cercò di cedere la maggioranza di Fiat Auto ai tedeschi, raggiungendo un accordo di massima con Daimler-Benz, primo azionista di Mercedes, fu bloccato. L'ad era Jürgen Schrempp. Era appena stato l'architetto della joint venture tra Mercedes e

Chrysler, prima che la stessa Chrysler non fosse venduta alla Fiat di Marchionne sedici anni più tardi. Proprio da quel "no" ai tedeschi si avviò l'accordo con General Motors, voluto da Fresco che poi ha aiutato Marchionne a risanare il Lingotto. «Proviamo a partire con il venti per cento. La mia proposta, non trattabile, è 2,4 miliardi. Io però ho bisogno che voi mi concediate un'opzione put sul restante ottanta, come garanzia, se in futuro le cose dovessero andare male» racconta Fresco ripercorrendo le trattative con Richard Wagoner, che quell'anno, nel 2000, era stato nominato ceo del colosso statunitense. Per convincere Wagoner ad accettare la clausola che consentì poi a Marchionne un divorzio da 2,2 miliardi di dollari cash, fu la notizia della trattativa intrapresa con i tedeschi.

Il ricordo degli anni torinesi è agrodolce e, come ammette il manager: «Non sono riuscito a fare tutto quello che avrei voluto fare». Però si dice orgoglioso che in Fiat «demicide, nel tempo, hanno portato buoni frutti». E di aver contribuito alla formazione di Elkann: «John guidò le strategie globali del suo impero in maniera non troppo dissimile da quello che avrei voluto fare io». —

di SPINAZZOLLO/ESPRESSO

"Elkann guida le strategie in modo simile a come avrei voluto fare io"

telefonata»). La telefonata arrivò, con la proposta della presidenza che allora era di Cesare Romiti. Ma la condizione era chiara fin da subito: «Io tenderei a trasformare Fiat in una nuova General Electric» è quello che rispose Fresco. Una versione internazionale che conferma anche Elkann, di cui Fresco è stato mentore: «L'attaccamento nazionale non deve far rimanere necessariamente con visione provinciale».

"Mr Globalization" ha attraversato due epoche, quella di una Fiat nazionale che poi ha aperto la strada alla Fiat globale, Fca prima e Stellantis ora. Il testimone raccolto da Romiti («lui incarnava il passato, io il futuro. Ed è probabile che Gianni Agnelli avesse intuito proprio la necessità di questo scarto temporale. Tant'è vero che io mi sento molto più vicino alla visione di Sergio Marchionne, a cui credo di avere aperto la strada») al rapporto non facile con l'ad di allora, Paolo Cantarella («ci pestavamo i piedi ogni due passi», scri-

Il ceo dopo settimane di indiscrezioni: "Licenziamenti in tutto il mondo"

Volkswagen conferma i 100 mila tagli L'ipotesi della logistica per l'esercito

IL CASO

SARA TIRRITO

Dopo settimane di indiscrezioni è arrivata la conferma: il ceo di Volkswagen Oliver Blume ha in mente un piano da 100 mila tagli. Lo ha rivelato lui stesso in un'intervista interna visionata dall'agenzia di stampa tedesca Dpa, che arriva dopo giorni di proteste dure dei sindacati contro il progetto trapelato sui media, della chiusura di almeno quattro stabilimenti con esuberi fino a 140 mila posti. Ora Blume parla di «50 mila nuovi tagli in tutto il mondo» che si sommano alle uscite sociali di ugual misura già previste dagli accordi siglati nel 2025 con i sindacati, da realizzare entro il 2030.

«È un calcolo teorico - dice ora Blume -, ipotizzando che i costi del lavoro rimangano invariati. Dobbiamo azionare questa leva».

Da giorni i rappresentanti di Ig Metall chiedono un incontro con i dipendenti per chiarire la strategia una volta per tutte, per capire se e quali stabilimenti saranno esposti a chiusure o a conversioni della produzione. «Ogni giorno hanno paura per il loro futuro - ha ribadito la numero uno del consiglio di fabbrica Daniela Cavallo -. Ci opporremo con tutte le nostre forze a nuovi tagli». Anche perché, come spiegato da fonti sindacali, l'accordo siglato nel 2025 esclude ulteriori esuberi fino al 2030. Scaduto venerdì scorso anche l'ultimatum dato al manager per un dialogo con gli impiegati, l'ad sta invece fornendo rassi-



Al vertice Oliver Blume, ad del gruppo Volkswagen

curazioni ai mercati attraverso dichiarazioni comparse già ieri sull'edizione domenicale del Bild. «Esistono soluzioni più intelligenti delle chiusure» - ha detto Blume. Tra le opzioni sul tavolo, la conversione di parte della produzione alla difesa. L'ipotesi era già trapelata a marzo, quando il Financial Times, aveva parlato di dialoghi in corso con l'israeliana Rafael Advanced Defence per con-

vertire lo stabilimento di Osnabrück alla realizzazione di componenti per le forniture dell'Iron Dome. Sull'ipotesi non erano poi emersi avanzamenti ma l'azienda aveva chiarito che nei progetti non rientrava la costruzione di missili o armamenti bensì la logistica per la difesa. In questo settore il gruppo è già presente attraverso una joint venture tra la divisione di mezzi pesanti Man di Volkswagen e l'azienda di difesa Rheinmetall. In questo accordo, Man cura le cabine di camion per il trasporto della difesa, mezzi dual use che possono servire alla logistica per l'esercito. In questo quadro, secondo fonti vicine al dossier, Osnabrück - dove oggi si produce la T-roc cabriolet - potrebbe essere il primo stabilimento a partire con la sperimentazione. —

di SPINAZZOLLO/ESPRESSO

LE BIG TECH

**Ai, l'appello di Nobel
economisti ed esperti
"Rischi per il lavoro"**

Oltre 200 economisti e ricercatori, tra cui 15 premi Nobel, hanno rilasciato una dichiarazione congiunta, avvertendo che l'intelligenza artificiale potrebbe rimodellare l'economia a una velocità e su una scala superiori a quelle della Rivoluzione industriale, invitando i responsabili politici e i leader del settore tecnologico a iniziare a elaborare politiche e istituzioni per affrontare questa trasformazione. «Il vapore, l'elettricità e i computer hanno dato alle società decenni per adattarsi; l'intelligenza artificiale potrebbe darci solo pochi anni», ha scritto uno degli organizzatori. I salari dei colletti bianchi sono contrattati per decine di mesi consecutivi, un periodo che, secondo i ricercatori, non ha precedenti al di fuori di una recessione. A dichiarazione, intitolata "Dobbiamo agire ora", avverte che l'intelligenza artificiale "potrebbe comportare rischi ma anche opportunità". —