

CONFINDUSTRIA
SALERNO



SELEZIONE ARTICOLI D'INTERESSE IMPRENDITORIALE

MERCOLEDÌ 9 SETTEMBRE 2026

Il museo archeologico riapre dopo sei mesi: «Patrimonio culturale»

DA DOMANI TORNANO FRUIBILI TUTTI GLI SPAZI RICCHI DI OPERE IL PRESIDENTE PARENTE «LUOGO DI GRANDE VALORE STORICO»

L'INAUGURAZIONE

Barbara Cangiano

Domani, giovedì 10 settembre il Museo Archeologico Provinciale di Salerno riapre al pubblico, dopo gli interventi - durati circa sei mesi - di ripristino e riqualificazione che hanno interessato la struttura. La chiusura si era resa necessaria per consentire lavori improrogabili sulla pavimentazione del piano terra, dove erano presenti diversi tratti sconnessi e alcune aree interdette ai visitatori, spiega Giovanni De Simone, consigliere provinciale. Gli interventi, realizzati in accordo con la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino, hanno richiesto particolare attenzione e tempi tecnici adeguati, anche in considerazione dell'importanza storico-architettonica del Complesso di San Benedetto e della presenza delle vetrine che custodiscono i preziosi reperti archeologici. I lavori hanno interessato anche il primo piano del Museo, con il consolidamento della passerella, la lucidatura dei pavimenti, la realizzazione di una nuova seduta nello spazio antistante la Sala di Apollo e la risistemazione della scala di accesso al primo livello. «La riapertura del Museo Archeologico Provinciale rappresenta un risultato importante e motivo di soddisfazione per l'Amministrazione provinciale dichiara il Presidente della Provincia, Giuseppe Parente Abbiamo voluto affrontare con attenzione gli interventi necessari per restituire alla comunità un luogo di grande valore storico e culturale, rendendolo nuovamente pienamente fruibile e funzionale. La valorizzazione del patrimonio culturale della provincia resta una delle nostre priorità». Il Museo rappresenta uno spazio prezioso per il turismo oltre che per lo svolgimento di manifestazioni culturali. «È importante che il Museo possa tornare ad accogliere cittadini, visitatori e iniziative culturali aggiunge De Simone La riapertura è il risultato di un lavoro che ha richiesto collaborazione e attenzione, e rappresenta un ulteriore passo nella cura e nella valorizzazione del nostro patrimonio». Un ringraziamento particolare viene rivolto alla dirigente Gioita Caiazzo, per l'impegno e l'attenzione dimostrati nel seguire il percorso che ha portato alla conclusione degli interventi, e a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione dei lavori. Il Museo Archeologico Provinciale di Salerno torna così ad essere pienamente fruibile, pronto ad accogliere nuovamente visitatori, mostre, incontri e appuntamenti culturali.

DEBUTTO

Il primo debutto ci sarà con Alchimie del Design, tema della seconda Salerno Design Week, in programma dal 16 al 20 settembre e promossa da Confindustria Salerno, con il sostegno della Camera di Commercio e il patrocinio di Regione Campania, Provincia e Comune di Salerno. Per cinque giorni la città diventa un laboratorio aperto, coinvolgendo imprese, progettisti, artisti, università e cittadini. Tra le sei mostre, infatti, spiccano Pottergeist, progetto espositivo di HoperAperta, visitabile alla Pinacoteca provinciale fino al 30 novembre; Design for Food and Nutrition, curata da Adi Campania insieme a Michele Cuomo, al Museo archeologico. Non è la prima volta che il Museo aveva chiuso i battenti. L'edificio riaprì nel 2022, dopo uno stop che risaliva al dicembre 2019, quando, dopo violenti temporali, si verificarono infiltrazioni che costrinsero alla sospensione delle attività a causa di importanti danneggiamenti al tetto, al sottotetto e alla pavimentazione. Una prima parte del restyling fu avviata, grazie a un fondo stanziato da Palazzo Sant'Agostino di circa 80mila euro. Poi il fermo legato alla carenza di budget per poterne garantire la riapertura. Il museo, istituito nel 1927, dal 1964 è ospitato in una parte dell'antico complesso di San Benedetto costruito tra il VII ed il IX secolo presso il pianoro denominato «Hortus magnus», sulle mura orientali del sistema difensivo voluto da Arechi II. Il progetto di restauro e adattamento ad opera dell'architetto Ezio Bruno De Felice resta uno degli episodi più significativi della storia del restauro e della museografia italiana del Novecento. Nelle sue stanze conserva i reperti dall'età preistorica all'età tardoantica provenienti dalla città e dai maggiori siti archeologici della provincia. Di particolare rilievo la testa di Apollo in bronzo databile tra il I sec. a.C. e il I sec. d. C. e rinvenuta nel 1930 nelle acque del golfo salernitano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Metro in aeroporto nel 2028: si lavora tra mille ostacoli

LO START

Brigida Vicinanza

La data è cerchiata in rosso sul calendario di Rfi ed è quella del 2028. È l'anno entro il quale dovrà essere completato il prolungamento della metropolitana verso l'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi e del Cilento. Un traguardo ancora lontano ma che comincia a prendere forma nei cantieri aperti lungo il tracciato. I lavori procedono a ritmo sostenuto, anche se il percorso è tutt'altro che semplice. Sottoservizi, viabilità, reti e infrastrutture esistenti rendono ogni intervento un'operazione da eseguire con il massimo coordinamento. Il problema, infatti, è soprattutto quello delle interferenze. La nuova linea deve fare i conti con una rete già esistente e particolarmente articolata: fognature, cavidotti e linee Enel, oltre alle altre infrastrutture che attraversano le aree interessate dal progetto. È qui che si concentra una parte consistente delle difficoltà tecniche. Ogni spostamento, ogni scavo e ogni intervento deve essere programmato tenendo conto di ciò che si trova sotto la superficie e di ciò che, invece, continua a funzionare sopra il cantiere. Nonostante gli ostacoli, la tabella di marcia resta fissata. L'obiettivo è completare l'opera nel 2028, portando il collegamento su ferro fino allo scalo aeroportuale e rafforzando quella connessione tra Salerno e il nuovo aeroporto situato tra Bellizzi e Pontecagnano che rappresenta uno dei passaggi strategici per la mobilità del territorio. Per quanto riguarda le nuove stazioni, al momento il cantiere è entrato nel vivo soprattutto nell'area Asi (area sviluppo industriale), nella zona che si trova nei pressi della palestra «Virgin».

PRIMO STEP

È qui che sono già iniziati gli interventi strutturali con la realizzazione della palificata, primo segnale concreto della futura fermata. Ma è a Pontecagnano che si annuncia il passaggio più delicato. La stazione esistente sarà interessata da un vero e proprio stravolgimento per adeguarla al nuovo assetto della linea. Un intervento complesso, destinato a incidere inevitabilmente anche sulla gestione della circolazione ferroviaria e sulla viabilità della zona. E c'è un altro punto interrogativo che pesa sulla tabella di marcia: il ponte di via Wenner, nella zona industriale di Salerno. Per procedere con l'abbattimento sarà necessario individuare il periodo nel quale interrompere la circolazione e organizzare le attività in modo da contenere il più possibile i disagi. La scelta della finestra temporale sarà quindi cruciale, soprattutto in un'area dove il traffico rappresenta già un elemento di forte pressione. Il cronoprogramma, dunque, continua a correre verso il 2028. Ma prima del traguardo ci sono diversi nodi da sciogliere tra date e giorni. Il prolungamento della metropolitana non è soltanto un'opera di binari e stazioni: è un intervento che attraversa strade, reti, servizi e infrastrutture già esistenti. E proprio la capacità di mettere insieme tutti questi pezzi sarà decisiva per trasformare

il progetto in una nuova porta su rotaia verso l'aeroporto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porti campani, sciopero per una lite sui contributi

STOP AI FONDI PREVISTI NEL DECRETO RILANCIO DEL 2020 E POI ESTESI NEGLI ANNI SUCCESSIVI LE ATTIVITÀ SI FERMANO VENERDÌ E SABATO

LA PROTESTA

Antonino Pane

Venerdì e sabato si fermano i porti di Napoli, Salerno e Castellammare. Uno sciopero di 48 ore, proclamato dalle segreterie regionali di Cgil, Cisl e Uil Trasporti, blocca tutte le attività: i sindacati hanno chiamato a scioperare tutti i dipendenti delle categorie di imprese portuali, compagnie e terminalisti, nonché dell'ente stesso o delle stazioni marittime. Lo sciopero mette sotto accusa l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale per non aver erogato per il 2025 (e il 2026) alla Compagnia Portuale Flavio Gioia di Salerno i contributi del Decreto rilancio del 2020, la norma varata in periodo Covid (e poi estesa per fronteggiare le crisi geopolitiche succedutesi). Insomma, una misura che consente agli enti portuali di destinare risorse alla copertura del gap di turni di lavoro delle compagnie portuali, prendendo a riferimento quelli effettuati nel 2019.

LO SCONTRO

Secondo i sindacati, «l'ente, nonostante vi fossero i presupposti conclamati per la richiesta, non ha previsto l'appostamento di risorse a bilancio per intervenire a sostegno di imprese che hanno dimostrato un deficit di turni rispetto al 2019 determinato dalla situazione internazionale non favorevole su cui il Governo ed il Parlamento hanno ritenuto di intervenire. Una decisione, che se confermata, è dalle scriventi decisamente giudicata scriteriata rispetto al ruolo anche di sostegno assegnato alle Adsp». Per il presidente dell'Adsp Eliseo Cuccaro la questione va guardata nel suo complesso: Cuccaro rivendica che il porto di Salerno è in crescita come movimentazione mentre i turni di lavoro della Compagnia continuano a calare: «È evidente - dice - che c'è un problema strutturale, sono cambiati i meccanismi di fruizione e domanda del lavoro». Cuccaro spiega che l'utilizzo delle risorse pubbliche, peraltro assai limitate, deve essere ben ponderato. E poi c'è il fatto che, tra meno di un anno la licenza della Flavio Gioia scade: «Il servizio andrà rimesso a gara e quindi rimodulato sulle summenzionate evoluzioni della domanda». Ma poi arriva la domanda a cui bisognerà dare una risposta anche con l'aiuto dei sindacati: «Come mai la compagnia di Salerno, oggi, ha più del doppio dei lavoratori di quella di Napoli, malgrado il porto del capoluogo sia ben più grande? Il nostro obiettivo di medio termine, quindi, deve essere la salvaguardia dei posti di lavoro, eventualmente in collaborazione con la Regione. Ed è ad esso che

vanno destinate le risorse a disposizione», conclude Cuccaro.

Un braccio di ferro che lascerà strascichi evidenti anche perché ai sindacati regionali dei trasporti è arrivata immediatamente la solidarietà da altre regioni. La vertenza Flavio Gioia su Salerno rischia di aprire un fronte nuovo sul ruolo delle risorse pubbliche gestite dalle Adsp. E questo perché fino ad oggi la mancanza di risorse per pagare i lavoratori quasi sempre è stata colmata dagli imprenditori che si sono caricati di turni non indispensabili pur di assicurare lavoro. Ora, però, i privati stanno stringendo i cordoni delle borse e i nodi vengono al pettine.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il mondo è cambiato, per l'industria servono nuove alleanze»

La missione in Argentina. Grande sintonia tra Orsini e il presidente Milei Il leader di Confindustria: «Ottimo clima con l'Italia e affinità tra le imprese»

Nicoletta Picchio



BUENOS AIRES

«Con quello che sta succedendo attorno a noi è sempre più complesso crescere. Cresciamo se andiamo nel mondo e questa missione lo dimostra». Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, è appena uscito dall'incontro con il presidente argentino Javier Milei alla Casa Rosada a Buenos Aires, insieme al ministro degli Esteri, Antonio Tajani, e a quello dell'Istruzione, Giuseppe Valditara. C'è l'energia in primo piano, la necessità di terre rare e materie prime critiche, oltre al focus su tutti i settori su cui si è concentrata la missione imprenditoriale che si è avviata il 6 settembre in Argentina e proseguirà in Brasile. «C'è un ottimo clima con il nostro paese, grandi affinità tra le imprese. Abbiamo parlato di interscambio di energia, sappiamo quanto ne abbiamo bisogno: l'Europa deve cambiare passo, fare i compiti a casa. Il costo dell'energia ci fa andare fuori mercato e perdere competitività, se vogliamo essere competitivi la prima cosa da fare è ridurlo. Lo scenario geopolitico è cambiato. Dobbiamo andare in giro per il mondo a fare accordi e creare relazioni per evitare che i nostri imprenditori si spostino all'estero e per combattere la competizione sleale che sta arrivando dalla Cina», ha detto il presidente di Confindustria, citando il progetto importante di Vaca Muerta, un investimento che porterà 500 miliardi di export tra petrolio e gas.

«Il resto del mondo sta estraendo petrolio e gas, stanno correndo alla velocità della luce. Oggi in Italia l'energia ha un costo record, il più alto degli ultimi due anni. Occorre un mercato unico europeo dell'energia». Strategie internazionali, ma occorre anche agire in Italia: «penso alle rinnovabili che non vengono messe a terra, siamo ancora indietro sul nucleare. Siamo ambientalisti ma non possiamo non vedere ciò che accade nel mondo. Sono orgoglioso di essere qui con i nostri imprenditori, sono stati realizzati 1.300 incontri, crediamo nella missione, siamo stati i primi in Europa dopo la firma dell'accordo Ue-Mercosur, su cui Confindustria si è impegnata», ha continuato Orsini, riconoscendo il «grande sforzo e impegno» del governo italiano sull'approvazione dell'intesa. Oggi, ha aggiunto, l'interscambio tra Italia e Argentina vale 1, 2 miliardi e in tempi rapidi si potrà arrivare a 7 miliardi. «Abbiamo sempre dimostrato che con gli accordi sappiamo fare meglio degli altri. Occorrono semplificazioni, abbiamo bisogno di essere accompagnati dal sistema bancario, ho già parlato con primarie banche», ha continuato Orsini.

L'affinità con l'Argentina, parte dal 2024, dagli incontri tra Milei e la presidente del Consiglio, Giorgia Meloni che hanno portato al Piano d'azione Italia-Argentina 2025-2030. Le imprese stanno facendo la propria parte. Ieri si è tenuto il Forum Istituzionale, con la partecipazione di tutto il sistema Italia ed esponenti argentini. Sono stati firmati alcuni accordi: Simest e Cdp hanno siglato un'intesa con l'Union Industrial Argentina per favorire investimenti reciproci e con la Camera di Commercio. Sace ha firmato un'intesa con BNA per l'export.

Tra le centro imprese sono presenti associazioni di settore e territoriali. Per il presidente di Assolombarda, Alvisè Biffi, «il Mercosur rappresenta una prospettiva importante. Nel 2025 nel quadrilatero Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, l'interscambio con l'area ha raggiunto 1,6 miliardi con una crescita del 64,3% rispetto al 2019. Assolombarda sta lavorando per costruire partnership, è importante il ruolo di tutti come sistema paese».

A sottolineare l'importanza della missione è anche Giuseppe Biazzo, presidente Unindustria: «le imprese del Lazio sono già attive nell'area, sono pronte a cogliere le opportunità anche grazie agli incontri B2B. Da parte nostra dobbiamo cercare di semplificare il più possibile le procedure per facilitare scambi e investimenti».

Alla missione, tra i vari settori, è presente anche una delegazione di Anima (imprese di meccanica varia), guidata dal vice presidente

Alberto Zerbinato. In Argentina c'è bisogno di una forte modernizzazione, ci sono molte prospettive: nel 2027, l'associazione sarà in Argentina, Cile e Brasile ed è stato già siglato un accordo con Admira, l'associazione argentina per la meccanica.

Per Confindustria Dispositivi Medici l'area Mercosur è di grande interesse: l'Argentina rappresenta il terzo mercato MedTech dell'America Latina ed ha un sistema scientifico di rilievo. C'è complementarità tra sistemi industriali, ha detto il direttore generale Guido Beccagutti: si possono creare piattaforme comuni di ricerca, innovazione e sviluppo industriale, capaci di generare occupazione qualificata e valore per entrambi i paesi.

L'energia è uno settore in primo piano: Enel, presente alla missione, ha in programma investimenti complessivi in America Latina per circa 10 miliardi di dollari, con focus su sviluppo reti e rinnovabili.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tajani firma accordi su materie prime e cooperazione

Andrea Carli

ROMA

L'Italia forte della qualità che contraddistingue la sua produzione, e di un interscambio con il Mercosur che nel 2025 ha raggiunto i 14,7 miliardi di euro, si candida a fare da ponte tra l'America Latina e l'Ue. Inaugurando ieri a Buenos Aires la sessione plenaria istituzionale del decimo Forum bilaterale Italia-Argentina delle piccole e medie imprese, il vicepremier e ministro degli Esteri Antonio Tajani ha chiarito: «L'Italia vuole essere il primo partner dei Paesi del Mercosur: abbiamo già visto i primi dati che registrano una forte crescita dell'esportazione. Noi ovviamente esporteremo in Argentina ma le nostre porte sono aperte a tutti gli amici argentini in Italia. Intendiamo essere un ponte forte tra l'America Latina e l'Europa». Il responsabile della Farnesina, a capo della missione di sistema che affianca le imprese, ha firmato due dichiarazioni congiunte con esponenti del governo argentino: la prima sulle materie prime, la seconda sulla cooperazione per l'internazionalizzazione delle imprese. Nel primo ambito, il ministro ha annunciato che firmerà un'altra intesa con il Segretario di Stato Usa Marco Rubio durante la settimana delle Nazioni Unite a New York, «proprio perché riteniamo fondamentale che ci sia un mercato parallelo rispetto a quello che è egemonizzato dalla Cina che decide il prezzo».

Prima di intervenire alla sessione plenaria, Tajani ha avuto un bilaterale presso la Casa Rosada con il presidente argentino Javier Milei. Il lungo colloquio ha rinsaldato l'asse già molto forte tra Roma e Buenos Aires. «Abbiamo parlato per oltre un'ora con Milei per rafforzare la cooperazione economica - ha raccontato il ministro -: l'amicizia con l'Argentina per noi è una priorità, è un ponte molto forte. A Milei ho detto che l'accordo Ue-Mercosur è il più importante dalla fondazione dell'Unione europea». «Dobbiamo fare molto di più per rafforzare la presenza delle aziende italiane in Argentina: è un passaggio cruciale», ha aggiunto sottolineando che è fondamentale «aiutare la crescita a partire dalle Pmi. Ogni ambasciata è una base per fare di più a favore delle aziende: non

perché aiutiamo i ricchi ma aiutiamo le imprese per creare posti di lavoro. Aiutiamo la aziende grandi, piccole e medie».

All'incontro con il presidente argentino hanno partecipato anche il presidente di Confindustria Emanuele Orsini (si veda l'articolo a lato) e il ministro dell'Istruzione e del Merito Giuseppe Valditara. Per rafforzare il collegamento tra scuola e sistema produttivo, Orsini e Valditara hanno firmato un Protocollo d'intesa per promuovere la cultura d'impresa già a partire dalle Scuole secondarie di I grado e sviluppare, lungo i percorsi formativi, competenze sempre più coerenti con le trasformazioni del mondo del lavoro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mercosur, patto su energia e industria

Tajani: «Noi i primi alleati di Milei»

GLI ACCORDI

BUENOS AIRES Asse sulle materie prime e gli investimenti industriali tra Roma e Buenos Aires sfruttando il volano dell'accordo tra Ue e Mercosur. In oltre un'ora di colloquio - il doppio rispetto al previsto - alla Casa Rosada con il presidente argentino Javier Milei, il vicepremier e ministro degli Esteri, Antonio Tajani, ieri ha candidato l'Italia «a diventare il primo esportatore dell'area: una forte collaborazione può portare maggior frutti alle nostre esportazioni ma anche opportunità per le imprese argentine». Anche rivendicando il ruolo di Palazzo Chigi per sbloccare l'accordo tra Bruxelles e il Mercosur, «il principale finora realizzato da Bruxelles».

LA FIRMA

In questa direzione il responsabile della Farnesina ha firmato con la segretaria della presidenza Karina Milei (sorella di Javier) e il suo omologo Pablo Quirno «due accordi, uno sulle materie prime e l'altro sullo sviluppo industriale». La cornice è stata la missione del Sistema Italia tra Argentina e Brasile che ha visto unite Confindustria, Ice e Farnesina e che portato in Sud America un centinaio di Pmi e grandi imprese, pronte a fornire alla manifattura e ai consumatori locali le eccellenze nei campi della meccanica, farmaceutica, agroalimentare, transizione energetica, digitale, chimica e medica. L'imperativo è aumentare l'export italiano con Buenos Aires, che supera di poco il miliardo. Il leader di viale dell'Astronomia, Emanuele Orsini, anche lui presente all'incontro con Milei, ha stimato che «in pochi anni si possa arrivare a sette miliardi». Sia Tajani, sia Orsini sia il presidente dell'Ice, Matteo Zoppas, presente all'incontro, hanno parlato di «clima ottimo». Il vicepremier ha regalato a Milei una maglia della nazionale italiana con il numero uno e ha passato la serata con lui al Teatro Colón per uno spettacolo organizzato dal San Paolo di Napoli. «Vogliamo portare Riccardo Muti a Buenos Aires». Ma al di là dei convenevoli tra due «Paesi fratelli» si è parlato soprattutto di business e geopolitica, come dimostra l'intesa sulle materie prime per aumentare la domanda europea. L'Italia guarda all'immenso giacimento di gas e petrolio scisso di Vaca Muerta - dove sono già impegnate come fornitori molte nostre imprese - ma anche alle miniere di litio, rame o terre rare, che Buenos Aires fa fatica a estrarre vista la forza di Pechino per abbassare i prezzi. «Non possiamo - ha spiegato Tajani - avere un mercato che è dominato soltanto dai cinesi che fanno i loro interessi: bisogna avere un mercato alternativo che ci permetta di essere più competitivi con costi più bassi di materie prime». Orsini, non a caso, ha aggiunto: «Con Milei abbiamo parlato di interscambio di energia, sappiamo quanto abbiamo bisogno di comprare energia. Il governo ha fatto grandi sforzi per far approvare l'accordo con il Mercosur. E noi, che abbiamo fatto la nostra parte, stiamo qui per primi per stringere partnership anche perché la geopolitica è cambiata: contribuiscono a difenderci dalla concorrenza sleale cinese». Su questo versante non va dimenticato il ruolo di Enel, che partecipa

alla missione: è la più grande utility italiana in Sud America che come operatore integrato è impegnato nella produzione di energia elettrica, nella distribuzione e nella vendita ai clienti finali. Presente in Argentina, Brasile, Cile, e Centro America (Costarica, Panama, Guatemala), con oltre 23 GW di capacità installata, di cui circa 21 GW da fonti rinnovabili, oltre 400mila chilometri di reti elettriche e circa 23 milioni di clienti finali, nel prossimo triennio investirà circa 10 miliardi nell'area con focus su sviluppo reti e rinnovabili. Sempre per rafforzare l'asse italo-argentino il ministro dell'Istruzione italiana, Giuseppe Valditara, ha firmato un'intesa per promuovere per la prima volta in Argentina il modello italiano della filiera tecnologico-professionale "4+2" e degli Its Academy. La nostra filiera che accompagna le imprese - Cdp, Sace e Simest - ha stretto un accordo con la Camera di Commercio Italo-argentina per offrire maggiori garanzie alle imprese negli investimenti.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La grande guerra della raffinazione ora colpisce il combustibile per le navi

ATTESA LA STRETTA D'INVERNO PER LE SCORTE: DEFICIT PREVISTO A 218.000 BARILI AL GIORNO NEL TERZO TRIMESTRE CONTRO I 6.000 DEL 2025

La chiamano già "la guerra della raffinazione". Da qui a novembre sarà il deficit di olio combustibile per le navi, dopo la stretta già in corso per diesel e jet fuel, ad affliggere i mercati. Perché ormai è nei numeri: le raffinerie danno precedenza alla produzione di diesel e carburante per aerei, pur di sfruttare al massimo quella che ormai è diventata una miniera d'oro. Anche se i prezzi dell'olio combustibile sono saliti di oltre il 70% dall'inizio della guerra, i cugini diesel e jet fuel hanno fatto peggio (l'Ice Future Europe del gasolio, un punto di riferimento globale è salito del 105% da fine febbraio). I margini sono alle stelle per i colossi del settore. E così, anche con il petrolio a 100 dollari al barile (comunque una buona notizia se si considera lo stop and go di Hormuz), il nuovo allarme arriva dalle scorte che mancheranno quest'inverno. Non certo dai prezzi del greggio. Lo sanno bene gli armatori, che già hanno visto salire i costi alle stelle per arrivare a destinazione senza Hormuz. Costi di carburante più elevati per bunker (questo è il termine tecnico del rifornimento marittimo) potrebbero a loro volta alimentare le tariffe di spedizione.

A pagare il prezzo più alto sarà l'Asia, la più dipendente dai flussi del Golfo interrotti dalla guerra in Iran, con Singapore, il più grande hub bunker del mondo, che importa più della metà dei suoi quasi 1 milione di barili al giorno di domanda, secondo i dati di importazione di Kpler e Rystad.

Fino a che punto arriverà la stretta d'inverno? Il deficit dovrebbe raggiungere i 218.000 barili al giorno nel terzo trimestre dell'anno, dicono le previsioni di Energy Aspects riportate da Reuters. Cifre che fanno impressione se confrontate con il primo deficit stimato dal terzo trimestre del 2025, quando era marginale di 6.000 bpd (barrels per day, ndr). Un esempio può essere utile. La raffineria Dangote nigeriana da 650.000 barili al giorno ha aumentato le esportazioni di diesel, benzina e carburante per aerei, mentre il suo export di olio combustibile è diminuito, dice Kpler. Tenendo conto che Dangote e altre raffinerie possono utilizzare l'olio combustibile come materia prima nelle unità di raffinazione secondarie per fare altri combustibili.

I MINIMI RECORD

Il punto è che sempre di più le scorte ai minimi di benzina e diesel incentiveranno le raffinerie globali a spingere al massimo la corsa all'utilizzo di unità secondarie di raffinazione pur di sfruttare più barili di materie prime di olio combustibile. Inevitabile

la stretta per le navi.

Qualche altro numero snocciolato da Reuters. Le scorte di benzina detenute in modo indipendente nell'hub Amsterdam-Rotterdam-Anversa hanno raggiunto il livello più basso in quasi cinque anni a fine agosto. Quanto agli Stati Uniti, le scorte di distillati della costa orientale, che includono il diesel, sono scese a un minimo storico. Di qui la pressione sui prezzi. Con gli stoccaggi sotto del 30% rispetto alle medie stagionali a tre anni nei principali hub di Singapore, Amsterdam-Rotterdam-Anversa e Fujairah.

Senza contare che chi naviga per rotte più lunghe per evitare lo strozzamento chiave del petrolio, lo stretto di Bab el-Mandeb o il Mar Rosso del tutto a causa delle minacce dei militanti Houthi, finisce perfino per aumentare la domanda. Ecco perché il prezzo del principale carburante per la navigazione, olio combustibile a bassissimo contenuto di zolfo (uno dei tre utilizzati dalle navi, il VLSFO), è in aumento di oltre il 70% da quando la guerra in Iran è iniziata, a 842 dollari a tonnellata, o 133 dollari al barile a Singapore, mostrano i dati dalla piattaforma ZeroNorth. Praticamente il doppio dell'aumento del Brent che arriva al 35% nello stesso periodo. Del resto hanno avuto il loro peso anche gli attacchi ucraini dei droni che hanno colpito la produzione della raffineria della Russia: le esportazioni di petrolio combustibile da Mosca ad agosto hanno raggiunto un minimo record di 591.000 barili al giorno, in calo rispetto a una media di oltre 860.000 barili al giorno nel 2025, secondo i dati di Kpler che risalgono al 2017. Mentre le esportazioni di petrolio combustibile in Medio Oriente sono scese del 45% anno su anno a una media di 447.000 barili al giorno nel periodo marzo-agosto. E non è finita qui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Diesel, subito nuovi aiuti Flat tax ai giovani e pensioni: si apre il cantiere Manovra

NON SOLO IL BALZO DEL GREGGIO: ANCHE IL GAS RIPRENDE LA SUA CORSA E VOLA A OLTRE 77 EURO

LA GIORNATA

ROMA Nuova fiammata del petrolio sui mercati internazionali alla vigilia della fine dello sconto sul prezzo del diesel al distributore. Le ostilità in Medio Oriente stanno nuovamente spingendo al rialzo il barile. Il greggio corre proprio nel momento in cui il governo deve mettere testa e risorse sui nuovi interventi mirati per sostenere gli automobilisti contro il caro-carburante (già costato 2 miliardi) e inizia a delineare la prossima legge di Bilancio.

Un provvedimento nel quale a farla da padrone saranno la detassazione degli aumenti contrattuali e il dibattito sulla proposta di marca leghista di uscita anticipata dal lavoro che ieri ha ricevuto dal ministero dell'Economia una sorta di apertura, almeno sui principi che animano l'iniziativa.

Il Carroccio rilancia la pensione a 64 anni anche per i lavoratori con un sistema misto, utilizzando una quota del trattamento di fine rapporto (Tfr) per raggiungere la soglia minima di assegno utile a poter andare prima a riposo e prevedendo un ricalcolo interamente contributivo.

Per il Mef la proposta della Lega va contestualizzata. Secondo il Tesoro, infatti, la riforma Fornero conterrebbe «una distorsione» tra chi ha iniziato lavorare dopo il 1996 e chi prima, ossia chi è nel sistema misto «che sostanzialmente viene trattato peggio», occorre quindi trovare soluzioni per garantire «equilibrio nei conti ed equità nel trattamento».

Nel corso di un appuntamento del Carroccio, è stato ancora il Mef a indicare due possibili novità: l'allargamento della flat tax oltre gli 85mila euro di reddito, portando la soglia per poter beneficiare dell'aliquota al 15% fino a 100mila euro, e una tassazione agevolata sugli aumenti di salario per i giovani.

Sul tavolo delle discussioni della sessione di bilancio di prossima apertura anche la richiesta del Carroccio di un contributo del 5% sugli utili delle banche, chiamate ancora una volta a finanziare i contenuti della manovra.

Per la Lega una tale misura potrebbe recuperare fino a 3 miliardi, da destinare al sostegno di famiglie e imprese di fronte al caro-energia, e al rafforzamento della sicurezza.

Sul punto Via XX Settembre ha chiamato in causa la concorrenza tra gli istituti per erogare prestiti alle imprese e la facilità con cui è possibile cambiare banca, trasferendo

i propri conti. La posizione è questa: «se guardiamo quanto tempo e quanto costa, se introduciamo questi elementi di concorrenza nel sistema» alcune rendite di posizione e alcuni extraprofitti si abbassano a beneficio della collettività».

I MERCATI

Ieri, intanto, il Brent, il greggio del Mare del Nord, si è portato a ridosso dei 100 dollari, arrivando a toccare quota 99,33 dollari per poi scendere a 97,51 dollari (in serata era dato attorno a 97,54). Il Wti, l'indice di riferimento per il petrolio Usa, è invece salito a quota 92,2 dollari e il gas scambiato ad Amsterdam si è portato sui massimi da tre anni a 77,13 euro per Megawattora.

Gli attacchi delle milizie yemenite degli Houthi contro alcuni impianti petroliferi in Arabia Saudita sono stati l'ultimo episodio della recrudescenza delle tensioni con l'Iran e i suoi alleati. I mercati hanno risposto in ordine sparso. La crisi di Hormuz ha spinto il barile al rialzo. Divise le borse europee: in rosso Piazza Affari, che ha lasciato sul terreno lo 0,10%, e il Ftse londinese a -0,15%, in territorio positivo Parigi, che ha fatto registrare +0,14%, mentre Francoforte ha terminato la seduta sulla parità.

Questo il quadro nel quale domani scade l'ultima proroga dello sconto di 17 centesimi sul prezzo del gasolio finanziata con il meccanismo delle accise mobili. La volontà è arrivare al prossimo Consiglio dei ministri, domani o al più tardi venerdì, con nuovi aiuti, per non lasciare gli automobilisti soli a fronteggiare la fiammata dei prezzi. Si lavora per mettere a punto interventi mirati e selettivi «ma è difficile si chiuda in 48 ore», ammettono dal Mef. Ecco perché l'ipotesi più accreditata è che alla fine si opti per una nuova proroga degli sconti alla pompa, per tirare fino al 25-26 settembre. Così da guadagnare tempo utile per sciogliere i diversi nodi sul tavolo. Chi lavora al dossier spiega che uno dei problemi legati al buono benzina pensato sulla falsariga di quello messo in campo dal governo Draghi è legato ai tecnicismi per estendere il fringe benefit al popolo delle Partite Iva, che il governo non intende in alcun modo lasciare a bocca asciutta. Altro grattacapo, l'asticella dei redditi su cui tarare la misura: 30mila euro la soglia Isee presa in considerazione nelle proiezioni interne al Mef, ma è dato per scontato che la Lega alzerà le barricate per fare di più, coprendo anche il ceto medio. Altro dubbio amletico, come convincere i datori di lavoro ad aderire e a elargire il buono, che si ipotizza di estendere fino a fine anno. Intanto il governo ha accolto le richieste del ministero dei Trasporti e ha depositato alla Camera un emendamento all'ultimo decreto legge accise che stanziava 11,4 milioni per l'intero anno, per finanziare il credito d'imposta a favore degli autotrasportatori per l'acquisto di gasolio (che ieri in autostrada era a 2,240 euro al litro e in città a 2,169 euro, con la benzina a 2,058 euro).

LA CLAUSOLA

Nel Cdm farà capolino anche la lettera sulla flessibilità che il governo si appresta a inviare a Bruxelles. L'attivazione della clausola di salvaguardia potrebbe avere margini fino allo 0,6% sul triennio. Circa 14 miliardi da destinare, tra le altre iniziative, a un possibile conto termico, ossia aiuti per l'installazione di caldaie, a interventi di efficientamento negli immobili di edilizia popolare, all'installazione di pannelli solari nelle scuole e a investimenti in elettrificazione.

Andrea Pira

Accise, altra proroga al taglio Aiuti mirati in pista da ottobre

Carburanti. Verso il consiglio dei ministri di domani un nuovo decreto con due settimane di sconti Per i sostegni su misura manca l'accordo in maggioranza sulle platee a cui destinare gli interventi

Lorenzo Pace Gianni Trovati

ROMA

Le quotazioni del petrolio tornate a riaffacciarsi sui 100 dollari al barile premono per l'attivazione di nuovi freni governativi al prezzo dei carburanti. Ma le difficoltà nella ricerca di un accordo in maggioranza sui soggetti a cui indirizzare sostegni su misura impongono altro tempo per costruire l'architettura degli «aiuti mirati». In questo incrocio si fa strada l'ennesima proroga del taglio generalizzato alle accise sul gasolio, anche se a Palazzo Chigi si preferirebbe evitare un altro intervento ponte e passare in fretta alla nuova fase. Ma domani un nuovo decreto va approvato, perché lasciar cadere gli sconti, in scadenza domani a mezzanotte dopo l'ultimo decreto interministeriale con le accise mobili, porterebbe il diesel al picco dei 2,34 euro al litro. E l'assenza di nuove misure esporrebbe governo e maggioranza agli attacchi sul terreno delicatissimo della battaglia contro l'inflazione.

Nasce da queste premesse l'impianto che ha preso forma nelle riunioni di ieri. L'idea è ancora una volta quella di un percorso in tre tappe, che passa da una nuova proroga di una quindicina di giorni dello sconto sul gasolio per sfociare poi in un meccanismo di aiuti selettivi trimestrale con cui coprire ottobre, novembre e dicembre.

Al 2027 dovrebbe pensare poi la manovra, anche alla luce dell'evoluzione del quadro.

Numeri, calendario e strategie sono però ancora in movimento, legati a più di una variabile.

Quelle di ordine pratico sono naturalmente imposte dai conti pubblici. Il serial dei tagli alle accise, partito il 18 marzo e scandito fin qui in 14 puntate divise a metà fra decreti legge e decreti interministeriali finanziati dall'extragettito Iva, è costato già 2,075 miliardi, a cui si aggiungono 537,6 milioni per i crediti d'imposta ad autotrasporto, agricoltura e pesca. Totale: 2,613 miliardi.

Un altro epilogo di 15 giorni chiederebbe coperture per circa 180 milioni, anch'essi destinati per una parte consistente a beneficio di chi potrebbe fare a meno dell'aiuto statale perché non appartiene alle fasce di reddito più basse.

Anche per questo il Governo farebbe volentieri a meno di questa mossa, per passare subito alle «misure mirate» annunciate dalla premier Giorgia Meloni venerdì scorso celebrando a Bari il record di durata dell'Esecutivo.

L'obiettivo, però, al momento non sembra alla portata. Per l'accelerazione, politica oltre che tecnica, di cui avrebbe bisogno.

Al ministero dell'Economia si è lavorato da settimane a varie ipotesi, concentrate in particolare intorno all'idea di aiuti modello buono benzina da parte delle imprese, che sarebbero incentivate fiscalmente a riconoscere il sostegno ai propri dipendenti. La cornice delle regole nazionali si limiterebbe a fissare le soglie di reddito e i parametri chiave per riservare l'aiuto a chi ne ha bisogno dovendosi spostare per lavorare.

La mossa ha un pregio, perché permette alle aziende di individuare in modo chirurgico le platee dei soggetti da aiutare. Ma ha anche almeno due difetti. Il primo è quello di imporre alle imprese un costo anticipato, perché lo sconto fiscale del fringe benefit arriva solo sulle imposte dell'anno successivo, ma è superabile con qualche meccanismo finanziario (per esempio sulle ritenute). Più pesante è la seconda obiezione, mossa in particolare dal vicepremier Matteo Salvini, secondo cui limitare l'aiuto ai lavoratori dipendenti sarebbe «un errore clamoroso». Per le partite Iva, però, servirebbe un altro meccanismo. E altre coperture.

Se ne discuterà in consiglio dei ministri, dove dovrebbe essere esaminata anche la richiesta a Bruxelles sulle destinazioni dell'extradeficit fino a 14 miliardi per l'energia e 22 miliardi per la difesa concesso dalla clausola di salvaguardia nazionale del Patto.

Su quei binari viaggeranno le misure strutturali, dagli incentivi per le rinnovabili alla nuova spinta per ridurre la dipendenza dai combustibili fossili. Tutti temi cruciali, e con margini di bilancio più ampi, ma meno legati all'urgenza politica del momento: dove le coperture vanno invece cercate centesimo per centesimo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AI e hi-tech trainano l'export cinese: verso surplus 2026 record

I dati di agosto. Esportazioni in aumento del 25% annuo, cresce anche l'import (28,2%) mentre continua a restare debole la domanda interna

Rita Fatiguso

La Cina ricapitalizza il suo sistema finanziario a sostegno della debole domanda interna ma non c'è niente da fare, l'economia del Paese dipende ancora e sempre dalla forte domanda esterna, in grado di traghettarla verso un surplus commerciale superiore al record di 1,2 trilioni di dollari del 2025.

Una combinazione infernale che impedisce di invertire la rotta cinese della crescita dall'import-export ai consumi interni riassorbendo la sovracapacità e attenuando i rischi di dipendenza dai mercati esteri.

Anche ad agosto, stando alle rilevazioni delle Dogane cinesi, le esportazioni sono aumentate del 25% rispetto al 2025 e le importazioni del 28,2%, ampliando il surplus commerciale a 119,1 miliardi di dollari e portando il totale dei primi otto mesi a 806 miliardi. La metà dell'export è trainata dalla filiera delle tecnologie legate all'intelligenza artificiale mista agli approvvigionamenti indotti dalle variabili del negoziato sui dazi.

Il surplus commerciale con gli Stati Uniti è in risalita a 29,18 miliardi di dollari rispetto ai 28 miliardi di luglio di dollari, con le esportazioni cinesi verso gli Stati Uniti in salita del 34,4% su base annua, superando la crescita del 17,8% delle importazioni.

Manca poco al vertice di fine mese negli Usa tra Donald Trump e Xi Jinping e a quello tra Cina e Unione europea di ottobre, due eventi chiave per Pechino, e questi dati rischiano di riattizzare i conflitti commerciali che si vogliono attenuare, inclusa la fragile tregua siglata con gli Usa che scade a novembre. I due Governi stanno ora esplorando tagli reciproci ai dazi su beni per un valore di 30 miliardi di dollari. Le esportazioni cinesi di terre rare ad agosto sono aumentate mese su mese, ma sono rimaste ben al di sotto della media mensile da inizio anno. Le importazioni di petrolio greggio, invece, sono diminuite del 23,4% su base annua in termini di volume.

Forte e generalizzato è il timore che il dominio manifatturiero cinese nella catena del valore globale stia svuotando le industrie dell'Ovest.

Pesa anche la posizione critica del segretario al Tesoro Usa Scott Bessent davanti alla Cina, che si è sfilata dal sottoscrivere l'impegno dei Paesi del G20 a rimuovere le distorsioni create dai surplus.

Tornando ai dati, le esportazioni verso le nazioni del Sud-Est asiatico nel gruppo Asean sono leggermente rallentate ma sono comunque aumentate di poco più del 30% rispetto all'anno precedente. Le spedizioni verso l'America Latina sono accelerate al 17,5% e verso l'Africa sono salite di oltre il 31%.

Bloomberg Economics stima che le spedizioni di high-tech abbiano contribuito a più della metà della crescita generale delle esportazioni cinesi ad agosto perché le vendite di circuiti integrati all'estero sono aumentate di quasi il 130% il mese scorso, con le esportazioni di prodotti high-tech complessivamente in aumento di quasi il 57%. Le spedizioni di veicoli sono rallentate, l'incertezza sui dazi continua a far avanzare la domanda di importazioni statunitensi.

Nei primi otto mesi, le esportazioni di prodotti high-tech sono aumentate del 42,9% in termini di valore in dollari statunitensi. I valori delle esportazioni di semiconduttori sono più che raddoppiati anche se i volumi sono aumentati solo del 4,1%, mentre le esportazioni di automobili sono aumentate di oltre il 50% (sia in valore che in volume).

Mentre i volumi degli scambi sono in aumento, i guadagni legati al prezzo stanno gonfiando drasticamente il valore delle esportazioni. Con trilioni di dollari canalizzati nell'intelligenza artificiale, la carenza di semiconduttori e altri componenti elettronici ha fatto schizzare i prezzi di alcuni chip fino al 700% nell'ultimo anno.

Il boom delle esportazioni ha contribuito a mascherare le interruzioni nelle spedizioni via nave causate da condizioni meteorologiche estreme in agosto quando i principali porti dell'Est della Cina hanno sospeso le operazioni con l'avvicinarsi dei tifoni. Ma, indipendentemente dalle variabili meteo, le industrie che dipendono dal mercato interno, alle prese con l'inflazione dei prezzi alla produzione e la domanda debole, continuano (e continueranno) a soffrire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Nord Ovest dell'auto soffre per la crisi tedesca Export, effetto Volkswagen

Metà delle esportazioni dei componenti da Piemonte, Lombardia, Liguria
Il piano di riduzione dei modelli concentrerà tutto sui grandi fornitori

SARA TIRITTO

Non è ancora chiaro come, ma la crisi di Volkswagen cambierà il volto della componentistica italiana. La Germania è il primo mercato di esportazione per i fornitori nazionali di parti di autoveicoli, con circa 5 miliardi di euro di produzione all'anno diretti a gruppi come Volkswagen, Bmw, Mercedes. «L'impatto negativo sulla componentistica che lavora con Vw si inizia già a vedere», spiega Gianmarco Giorda, direttore generale di Anfia, «i dati sono provvisori ma le esportazioni di componenti verso la Germania sono scese già del 5% nel primo semestre».

Il piano di riduzione dei costi varato dal ceo Oliver Blume peserà soprattutto sul Nord Ovest. Nel 2025 il nostro Paese ha esportato a Berlino parti e accessori per autoveicoli per 3,16 miliardi di euro, e da sole Piemonte, Lombardia e Liguria ne valgono 1,90 miliardi. Nessuna statistica ufficiale isola quanto di questo fatturato finisca davvero al gruppo di Wolfsburg. Le stime dell'Osservatorio sulle trasformazioni dell'eco-

Per gli esperti, la Difesa serve a diversificare la produzione ma non può compensare i cali

sistema automotive italiano (Otea) dell'Università Ca' Foscari di Venezia, però, collocano l'esposizione italiana diretta a Vw tra 1,3 e 1,8 miliardi, di cui tra 805 milioni e 1,1 miliardi sono generati nel Nord Ovest. Secondo i calcoli indicativi di Otea, circa 305-405 milioni riguardano il Piemonte, e altri 500-670 milioni Lombardia, Liguria e Valle d'Aosta.

Dal 2023 l'export nazionale verso la Germania ha perso un decimo del suo valore, e coesistono due tendenze opposte: i capoluoghi produttivi crescono mentre i fornitori più piccoli si impoveriscono. «Il legame con i costruttori tedeschi si è concentrato, non diluito, nelle aree che ospitano il grosso della filiera», spiega Bruno Perez Almansi, ricercatore del Center for automotive and mobility innovation dell'Università Ca' Foscari di Venezia, che ha elaborato i calcoli e dell'Otea. La richiesta si restringe sui fornitori di primo livello del capoluogo, rallentando la subfornitura provinciale. Nel piano di riorganizzazione presentato giovedì scorso,

I NUMERI CHIAVE

Le esportazioni italiane di componenti e accessori per auto verso la Germania*

Provenienza	I trimestre 2025	I trimestre 2026
Piemonte	181.393.113	185.153.181
Valle d'Aosta	200.551	51.965
Liguria	16.663.928	19.893.543
Lombardia	280.835.719	271.487.708
Trentino Alto Adige	70.743.513	74.272.817
Veneto	39.749.438	37.761.456
Friuli-Venezia Giulia	7.711.669	7.734.577
Emilia-Romagna	69.811.208	73.428.306
Italia	743.881.823	794.756.830

*Dati in euro

Fonte: Istat - Camera di Commercio di Torino

Blume ha previsto di dimezzare la gamma di modelli prodotta entro il 2035 e di ridurre la complessità dell'offerta del 75% con l'obiettivo di raggiungere un margine operativo del 9% al 2030 su 9 milioni di veicoli l'anno.

Questo, a vedere il bicchiere mezzo pieno, potrebbe se non altro portare a una concentrazione positiva dei produttori. «È un momento selettivo», spiega Giuseppe Russo, presidente del Centro Studi Einaudi. «Abbiamo sempre det-

1,1
Milioni di euro
L'export di componenti
diretto
a Volkswagen
dal Nord
Ovest

to che i fornitori devono ingrandirsi, se ci sarà meno varietà di gamma potrebbero però esserci unitariamente più domande e i fornitori più strutturati avranno lotti di commesse più grossi».

Entro il 2030, Vw prevede di tagliare 100mila posti di lavoro e la possibile chiusura o conversione di quattro siti produttivi. Oltre a questi, due giorni fa è stata annunciata la cessione dello stabilimento di Osnabrück al fondo israeliano Aurelius, che insieme alla

Bassa Sassonia - regione in cui si trova l'impianto - ne sarà proprietario per realizzare componenti per la Difesa aerea. A questo settore si guarda da tempo per la ripresa dei ritmi negli stabilimenti europei ma in molti sono scettici. «Difficile considerarlo un modello se non per una piccola parte», spiega Stefano Aversa, membro del World Economic Forum, vicepresidente globale e presidente per l'Emea di AlixPartners. «I volumi della Difesa hanno uno o due ordini di

grandezza in meno rispetto all'Automotive. Solo i droni leggeri, forse, potrebbero avere numeri comparabili». Nella componentistica, alcuni fornitori si stanno avvicinando ad Aerospazio e Difesa, ma resta un'attività laterale. «Sono aree di interesse per diversificare e compensare parte dei cali nell'auto», dice Giorda, «come Anfia lavoriamo per offrire alle aziende opportunità ulteriori, ma non si può pensare a una conversione». A tremare, intanto, è anche l'Emi-

I tagli
Nel piano
di ristrutturazione di
Volkswagen
si prevedono
100mila
posti di
lavoro in
meno al
2030 e il
dimezzamento
dei modelli

Tajani con il leader di Confindustria da Milei: se i tedeschi rallentano, effetti sulle nostre imprese

Orsini: "Berlino non sia un freno L'Ue ripensi le politiche industriali"

LEREAZIONI

CLAUDIA LUISE
INVIATA A BUENOS AIRES

«La geopolitica è cambiata. Dobbiamo cercare nuovi partner anche per difenderci dalla Cina». Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, parla da Buenos Aires, dove ieri ha incontrato, con il ministro degli Esteri Antonio Tajani e il ministro dell'Istruzione Giuseppe Valditara, il presidente dell'Argentina, Javier Milei. E parte da questo presupposto anche per commentare la crisi economica e l'incertezza politica della

Germania. Per l'industria italiana, profondamente integrata con quella del principale partner europeo, le difficoltà di Berlino rischiano di tradursi in un freno alla crescita, ma possono anche diventare l'occasione per ripensare le politiche industriali dell'Unione europea. Nel 2025 l'interscambio commerciale tra Italia e Germania ha raggiunto 157,8 miliardi di euro, in crescita dell'1,2% sull'anno precedente e tornato a salire dopo due anni di calo.

«L'economia tedesca è estremamente legata a quella italiana, per questo non possiamo guardare con soddisfazione alle difficoltà della Germania. Sarebbe una for-

ma di autolesionismo», avverte Tajani. «Una Germania più stabile politicamente e più forte economicamente è nell'interesse dell'Italia e dell'intera Europa», aggiunge. Per il ministro, il rallentamento tedesco impone una riflessione sulle scelte economiche europee. «Dobbiamo comprendere che alcune politiche non hanno prodotto i risultati positivi che ci aspettavamo per cittadini e imprese». Il punto, aggiunge, è la competitività. «Se l'industria della Germania rallenta - dice - gli effetti si fanno sentire anche sulle nostre imprese».

Un campanello d'allarme che, per Confindustria, deve spingere l'Ue ad accelerare. «Il vero problema è che noi, in



Il presidente Milei con Tajani

Europa, dobbiamo cominciare a fare i compiti a casa», sottolinea Orsini. «Stiamo perdendo opportunità, competitività e terreno sul fronte energetico. La Germania è il cuore industriale dell'Europa e le

sue difficoltà hanno inevitabilmente conseguenze anche sulle nostre imprese».

La ricetta, per Orsini, passa dal «mettere al centro l'industria. La deindustrializzazione significa togliere benessere a persone e territori. Chiediamo da tempo un vero mercato unico europeo dell'energia, perché il costo dell'energia è uno dei principali fattori che ci fanno perdere competitività e ci costringono a guardare fuori dai confini europei», sostiene l'industriale.

I timori, del resto, sono trasversali alle diverse filiere. Guido Beccagutti, direttore generale di Confindustria Dispositivi Medici, ricorda che «i nostri sistemi produttivi sono fortemente integrati e la Germania è oggi il secondo mercato» quindi «in una fase di maggiore incertezza è importante rafforzare la capacità di Italia e Germania di lavorare insieme in Europa» evidenzia Beccagutti.

Il tema della diversificazione emerge anche nel compar-



Pensione a 64 anni e incentivi ai giovani C'è l'ok di Giorgetti

Sulla tassa del 5% alle banche cresce lo scontro Lega-Forza Italia
Salvini: "No braccini corti". La replica: "Propaganda a basso costo"

ROMA

Sulle tasse alle banche, nel giorno in cui deflagra lo scontro fra la Lega che è pronta a presentare in aula un testo e Forza Italia che respinge la proposta al mittente, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti non si sbilancia. «Se tu introduci elementi di concorrenza nel sistema, vedi che alcuni redditi di posizione e alcuni extraprofitti automaticamente si abbassano a beneficio della collettività» si limita a dire, senza entrare nel merito della proposta leghista di un contributo del 5% sugli utili, che produrrebbe un tesoretto di 2-3 miliardi da destinare al caro energia e alla sicurezza. Però, dal palco della due giorni del Carroccio "A tua difesa - verso la finanziaria 2027", il ministro «figlio di pescatore» che «sta facendo galleggiare l'Italia» (la battuta involontaria di Cernobio evidentemente gli è piaciuta dato che la rilancia), qualche indicazione sulla manovra comincia a darla.

Previsti vantaggi fiscali per le aziende disposte ad alzare gli stipendi

Indicazioni con beneficio di inventario, ovviamente, perché è chiaro che le risorse liberate grazie alla flessibilità europea su difesa ed energia dovranno passare dall'imbutto in cui i partiti «si meneranno». Altra felice metafora, questa volta delle prossime settimane di dibattito parlamentare. In particolare Giorgetti ipotizza vantaggi fiscali per le aziende disposte ad alzare gli stipendi dei più giovani, la possibilità di alzare i limiti della flat tax (negoziando con l'Europa il suo limite «astruso e ingiustificato») e un intervento sulle pensioni che, ammiccando all'idea leghista dell'uscita a 64 anni, punti a «correggere una distorsione tra chi ha cominciato a lavorare prima del 1996 e chi ha cominciato a lavorare dopo il 1996» anche se il sistema deve «ovviamente garantire sostenibilità nel lungo termine».

Immediata la replica di Elsa Fornero, ex ministra del governo Monti e da anni bersaglio della narrativa leghista. Fornero bolla la proposta come «poco saggia»

2-3

I miliardi che secondo il Carroccio si recupererebbero per imprese e famiglie

perché «se le persone escono aumenta la spesa per le pensioni, e diminuiscono le persone che lavorano, il che non mi sembra la ricetta migliore per la crescita della quale abbiamo bisogno».

A tenere banco fra i corridoi delle Officine Farne, sede della due giorni leghista, forse anche per creare un diversivo rispet-

to alle spaccature interne al Carroccio, è soprattutto il confronto con Forza Italia sui famigerati extra-profitti bancari. «Saremo intransigenti» dice il senatore Claudio Borghi, «quante volte siamo stati noi a doverci adattare come sull'Ucraina? Con questa manovra basta». A fine giornata, a metterci il carico da novanta, ci pensa poi Matteo Salvini. «Anche in maggioranza ogni tanto c'è qualcuno che invece di accelerare prova a rallentare» dice il segretario leghista, sottolineando che il contributo degli istituti di credito dovrà essere «strutturale e definitivo». Quindi aggiunge:

Il ministro Giancarlo Giorgetti al convegno della Lega "A tua difesa verso la Finanziaria 2027"



“
Giancarlo Giorgetti
ministro dell'Economia
Va corretta una
distorsione tra chi
ha cominciato
a lavorare prima
del 1996 e chi dopo

oltre 10 miliardi».
Si discuterà anche di questo nel prossimo vertice di maggioranza e nel Consiglio dei ministri, previsti tra giovedì e venerdì, quando il governo dovrà intervenire nuovamente con misure mirate per contrastare il caro carburanti. FRA.MOS.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Oggi il vertice a Roma tra le tensioni. I nordisti: "Se la nostra idea verrà bocciata, costruiremo l'associazione del Nord"

I governatori insistono sulla guida collegiale Ma il leader pensa a liste elettorali concordate

IL RETROSCENA

FEDERICO CAPURSO
FRANCESCO MOSCATELLI
ROMA

Oggi Matteo Salvini vedrà a Roma i governatori del Nord, con la speranza di sminuire il terreno in vista di Pontida e siglare una tregua dopo settimane di tensioni crescenti, alimentate soprattutto dai ribelli lombardi. Al tavolo saranno presenti i governatori della Lombardia Attilio Fontana, del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, del Trentino Maurizio Fugatti e l'ex presidente del Veneto Luca Zaia. Non ci sarà invece Massimiliano Romeo, il capogruppo dei senatori e segretario della Lega lombarda che più di tutti ha acceso lo scontro con il leader.

I quattro presidenti di Regione si sono incontrati, ieri sera, per limare la proposta da portare sul tavolo del segretario: chiederanno il passaggio a una guida collegiale del partito, fatta di 3 o 4 leghisti di peso che insieme a Salvini possano concordare la linea. Ieri pomeriggio Fontana ha incontrato al ministero dell'Economia anche Giancarlo Giorgetti, che in questa fase gioca un ruolo di media-



L'incontro il leader della Lega vice premier Matteo Salvini (a destra) e il presidente della Regione Lombardia Attilio Fontana al Meeting di Rimini in agosto

zione - il più possibile super partes -, ma con una certa sensibilità per le insoddisfazioni dei nordisti. I governatori avrebbero pensato a un nome come il suo, «di garanzia», se ci fosse da parte di Salvini un'apertura sulla proposta di mettere un "direttorio" al timone della Lega, da affiancare a nomi come quello di Zaia o di Fedriga. E se arriverà un «no» a tutte le loro richieste: «Accelereremo nella costruzione della nostra associazione del Nord». Pensata come una sorta di associazione culturale, un po' come quella che costruì Roberto Vannacci con i suoi circoli del Mondo al Contrario quando era ancora un vicesegretario leghista e da cui poi nacque il suo partito. Insomma, Salvini rischia di ri-



“
Simonetta Matone
Deputata leghista
Sul voto nella
Sassonia
non dobbiamo
esultare, dobbiamo
riflettere

trovarsi i banchetti per aderire all'associazione nordista sul prato di Pontida, mentre lui parla dal palco.

Intorno al leader c'è chi pensa che la contromossa migliore sia costruire un'analoga associazione, ma della "Lega Sud". Altri gli consigliano di tirare dritto, perché la leadership è blindata e nessuno

ha gli strumenti per spodestarlo. Prima, però, Salvini sembrerebbe deciso a tendere una mano oggi all'incontro con i governatori, offrendogli - secondo quanto trapela da chi gli è vicino - di stilare insieme le liste per le candidature in vista delle prossime elezioni politiche. Non scelte calate da Roma, dunque, ma

concordate con loro, almeno nelle Regioni del Nord. In cambio, il segretario chiederebbe di rasserenare il clima a Pontida (la prima dalla morte di Umberto Bossi e a lui infatti sarà dedicata).

Ai nordisti, però, sembra tanto «una trappola». Concordare le liste non gli dispiacerebbe, è ovvio, ma «ricomporre la frattura intorno a un tema come questo - riflettendo fonti vicine ai malpangisti - è utile solo a farci passare come poltronari». E invece, sottolineano, «non è questo il punto politico». Il tema è la leadership. E da lì, la direzione in cui viaggia il partito, sulla quale sempre più leghisti trovano qualcosa da ridire. Anche in pubblico, come fa la deputata leghista Simonetta Matone, che solleva il sopracciglio di fronte all'entusiasmo del leader per l'ultimo successo elettorale dell'estrema destra di AfD: «Sul voto nella Sassonia non dobbiamo esultare, dobbiamo riflettere. Magari verrà cacciata, ma io dico quello che penso», dice dal palco della kermesse romana della Lega "A tua difesa. Verso la finanziaria 2027". «Io sono una liberale - prosegue Matone -, il mio mito è Winston Churchill». Uno che i nazisti, per dire, li combatteva.—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Economia

● Mercati • Aziende • Energia • Sostenibilità

Il punto della giornata economica

ITALIA	FTSE/MB	FTSE/ITALIA	SPREAD	BTP 10 ANNI	EURO-DOLLARO CAMBIO	PETROLIO WTI/NEW YORK
	52.117	54.798	81.31	4,1677%	1,1627	93,61
	-0,10%	-0,10%	-0,45%	-0,38%	+0,04%	+2,33%

Aurelio Regina

“Elettricità, prezzi troppo alti Ora un mini-Pnrr dell'energia”

Il vice presidente di Confindustria: “Il governo garantisca fondi alle imprese”

L'INTERVISTA

CLAUDIA LUISE
INVIATA A BUENOS AIRES

«Il governo sta gestendo la crisi energetica con interventi emergenziali ed è al lavoro per misure strutturali su costi, sicurezza degli approvvigionamenti e transizione energetica. È necessario accelerare i tempi perché il gas corre sopra i 70 euro a megawattora e l'elettricità sopra i 220 euro a megawattora». Aurelio Regina, vice presidente di Confindustria con la delega all'energia, lo dice da Buenos Aires, dove è venuto con il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, e una delegazione di industriali che si occupano di produzione energetica per approfondire le nuove possibilità che si aprono per l'Argentina di incrementare l'esportazione di gas. Domani il Consiglio dei ministri dovrà decidere se prorogare ancora il taglio delle accise o intervenire con strumenti più mirati. Che cosa vi aspettate dal governo?

«Nell'immediato bisogna limitare l'impatto dei prezzi. Il taglio delle accise è stato necessario in una fase particolarmente difficile, anche perché è intervenuto durante l'estate, quando i consumi di benzina e gasolio aumentano. Ora mi sembra corretto renderlo più selettivo. Ma non dobbiamo dimenticare che, nonostante i prezzi elevati, l'Italia non è il Paese più caro d'Europa». **Tagli alle accise servono?** «Nel breve periodo aiutano poco, sono quasi impercettibili rispetto all'aumento complessivo, ma possono essere necessari. Il problema principale è il costo della materia prima. Sui carburanti pesa inoltre il tema del prodotto raffinato: l'Europa ha chiuso oltre 20 raffinerie di diesel e questo ha contribuito all'aumento dei prezzi». **Come stanno reagendo le imprese a questa situazione?**

«Il sistema industriale vive una fase di grande difficoltà per il prezzo degli approvvigionamenti. Per il gas non abbiamo oggi un problema di disponibilità: abbiamo una capacità di stoccaggio elevata e riempiamo gli stoccaggi più degli altri Paesi europei. Il problema è il prezzo. E per un'impresa l'incertezza è un problema enorme: come si può programmare un investimento se non si sa quanto costerà l'energia?»

Qual è la priorità per l'Italia?

«Dobbiamo tenere insieme tre questioni: competitività, sicurezza degli approvvigionamenti e transizione energetica. Negli ultimi anni sono state considerate separatamente. Oggi dobbiamo accelerare sulle rinnovabili, superare i veti e portare rapidamente a sistema circa 50 terawattora di progetti oggi fermi, per arrivare all'obiettivo di 130. E questa nuova energia deve essere destinata anche all'industria. Occorre poi che la Commissione europea sblocchi rapidamente l'autorizzazione al decreto Energia approvato a febbraio». **Come si può dare alle imprese una maggiore certezza**



“

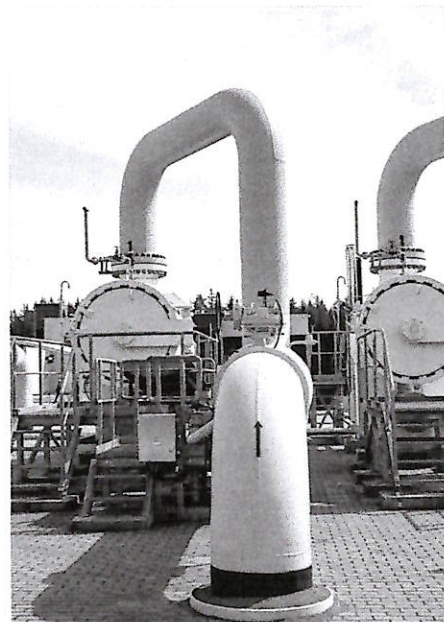
Aurelio Regina
Vice presidente di Confindustria
L'Argentina ha grandi potenzialità per differenziare gli approvvigionamenti e può diventare esportatore di gas

sui prezzi?

«Accelerando i contratti Ppa di lungo termine, con cui il produttore vende all'impresa la propria energia con contratti pluriennali. Questo consente di avere un prezzo stabile e, soprattutto, certezza per gli investimenti. Dobbiamo inoltre accelerare la sperimentazione sul nucleare. Non saremo mai completamente autonomi, ma dobbiamo diventarlo il più possibile».

Perché non è d'accordo sull'usare gli extraprofiti delle società energetiche per finanziare la riduzione dei costi?

«Non mi piace la parola extraprofiti, perché è molto complesso stabilire che cosa sia un extraprofito. Capisco che possa calmare gli animi di chi oggi soffre per i prezzi, ma dobbiamo essere razionali. Una misura del genere è anche giuridicamente contestabile. Se il governo ha poche risorse, deve essere selettivo e concentrare



La rete Unigasdotto a Vilnius. L'Europa ha messo a disposizione 14 miliardi di risorse destinate ai processi di decarbonizzazione

50

Terawattora
I progetti di energia rinnovabile che sono attualmente fermi

gli interventi su industria e trasportatori, evitando che il caro energia si trasferisca sull'inflazione».

Cosa deve fare l'Europa?

«Ha messo a disposizione 14 miliardi di risorse destinate ai processi di decarbonizzazione e allo sviluppo delle filiere. Devono essere impiegati rapidamente, con progetti da realizzare nel 2027 e nel 2028 e con il massimo utilizzo possibile di tecnologie italiane, così da creare investimenti e indotto. Noi abbiamo presentato al governo un documento con le nostre proposte. L'idea è quasi quella di un mini-Pnrr dell'energia, più mirato e specifico. Serve anche un nuovo Energy Release, cioè uno strumento che consente alle imprese energivore di avere energia a prezzo controllato in cambio dell'impegno a sviluppare nuova capacità rinnovabile».

L'Argentina può diventare un pezzo della nuova strategia energetica italiana di differenziazione degli approvvigionamenti?

«L'Argentina ha grandi potenzialità, soprattutto con il giacimento di Vacu Muerta, e può diventare un Paese esportatore di gas. I progetti sono avanzati, anche se servirà ancora tempo. Per noi significa poter diversificare ulteriormente gli approvvigionamenti, con grandi flussi di Gnl a prezzi vincolati contrattualmente. La prima fase di sviluppo di Vacu Muerta prevede investimenti molto rilevanti e, a regime, fino a 10 miliardi di dollari di esportazioni annuali di Gnl. Ci sono già quattro grandi imprese italiane coinvolte, tra cui Eni».

Confronto rinviato. L'esecutivo non esclude una quota dello Stato nell'acciaieria di Taranto

Ex Ilva, tensioni tra sindacati e governo “Sono a rischio oltre 15 mila posti”

LA VERTENZA

PAOLO BARONI
ROMA

Il governo propone di istituire un tavolo permanente, come è stato fatto per gestire il Giubilo 2025 o realizzare gli interventi nella Terra dei fuochi, per gestire la crisi dell'Ilva ed i progetti destinati all'area di Taranto e come richiesto dai sindacati non esclude di poter partecipare alla nuova società che rileverà le acciaierie «purché sia presentato un piano industriale solido e credibile». Nel frattempo il primo scoglio da superare è rappresentato dalla Corte d'Appello di Milano che oggi esaminerà l'istanza di sospensione dell'area a caldo che nel caso fosse rigettata asserebbe un colpo letale al siderurgico.

In attesa di questa nuova pronuncia «per senso di responsabilità» su richiesta del governo le principali associa-

zioni delle imprese dell'indotto hanno deciso di sospendere i 2500 licenziamenti annunciati nei giorni scorsi.

Ieri a palazzo Chigi l'esecutivo ha incontrato i primi rappresentanti degli enti locali, poi le associazioni di impresa e quindi i sindacati dei metalmeccanici. Con Fim, Fiom e Uilm, che da settimane chiedono la messa in opera di un piano straordinario di salvataggio dell'Ilva, il clima si è però fatto subito molto teso, tant'è che a sera il confronto dopo due ore di botta e risposta è stato interrotto per oltre un'ora. Quando è ripresa la lite è continuata. «Siamo arrivati ad un passo dalla rottura perché a pagare non possono essere le lavoratrici ed i lavoratori - ha commentato all'uscita il leader della Fiom Cgil, Michele De Palma -. Con 5.000 persone che stanno oggettivamente rischiando il posto di lavoro più altri 10 mila che con la fermata rischiaano la cassa a zero ore del tutto evidente che siamo ad un

2.500

licenziamenti annunciati dalle imprese dell'indotto dell'ex Ilva di Taranto

punto di non ritorno. E per questo chiediamo al governo risposte sul piano che abbiamo presentato e garanzie per le lavoratrici e i lavoratori di tutti i sedi». Per Mantovano, che ha guidato il confronto affiancato da quattro ministri (Urso, Pichetto Fratin, Calderone e Foti) e dal sottosegretario per il Sud Sbarra, «quella del governo non è una prospettiva di rassegnazione, bensì di rilancio. Il futuro dell'Ilva sarà in ogni caso legato al green e alla decarbonizzazione attraverso i fornelli elettrici alimentati a Dri».

Riguardo all'area a caldo se la Corte d'Appello di Milano confermerà il provvedimento di sospensione, Man-

tovano ha escluso la possibilità di impugnarlo per decreto «perché sarebbe incostituzionale». A suo parere si porranno però tre questioni: la sorte dei lavoratori impiegati finora; il futuro della produzione di acciaio a Taranto e in tutta Italia e quello produttivo dell'area pugliese. Per affrontare la situazione, a suo parere, occorrerà muoversi lungo tre direttrici: le prospettive della gara per individuare il nuovo acquirente e la valutazione del nuovo piano industriale; l'individuazione di misure di carattere sociale, dalla cigs agli esodi incentivati; lo sviluppo dei progetti di reindustrializzazione per assorbire eventuali esuberanti.

Dopo 4 ore l'incontro coi sindacati è stato aggiornato a dopodomani: la richiesta è che in questi due giorni il governo riesca a individuare tutti gli strumenti da mettere in campo nel caso arrivasse la conferma dello stop agli impianti. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Appalti, la Ue cambia le regole Spazio a Pmi e tutela europea

Contratti pubblici. Oggi la Commissione europea lancia la sua proposta di riforma del settore: stop al sistema basato sulle direttive, si passa a una norma direttamente applicabile nei paesi membri

Pagina a cura di Flavia Landolfi Giuseppe Latour

Sì ai limiti alla partecipazione di imprese extra europee alle gare. E via a un sistema unico degli appalti pubblici, che passerà da una condivisione delle banche dati tra paesi membri. Più partecipazione delle Pmi, spazi ancora più ridotti per il massimo ribasso, gare più semplici, e nuovi vincoli per i subappalti. Sono alcune delle novità che arriveranno in Italia con il nuovo regolamento europeo sugli appalti, che oggi la Commissione europea presenterà ufficialmente. Un passaggio che è solo il primo di un iter ancora molto lungo: dopo partirà il confronto con Parlamento e Consiglio. Il vero debutto, peraltro, non riguarda i contenuti, ma il veicolo normativo. Per la prima volta non si tratterà di una direttiva ma di un regolamento (quindi, direttamente applicabile), che andrà a raggruppare le tre direttive oggi dedicate a settori ordinari, settori speciali e concessioni. Una scelta delicata, che potrebbe mettere in pista un doppio regime: uno europeo per gli appalti sopra la soglia comunitaria (5,4 milioni per i lavori e 216mila euro per servizi e forniture) e uno italiano per gli appalti sotto soglia. Resterebbe, ad esempio, l'affidamento diretto per i lavori di importo inferiore a 150mila euro. Una previsione che ha consentito, in questi anni, una grande crescita dei contratti firmati senza una gara o una consultazione pubblica.

Digitale e deregulation

Per gli appalti sopra la soglia gli obiettivi sono la semplificazione e la digitalizzazione. Scende il numero delle procedure di gara: dalle sei tipologie attuali si passa a tre. Quella standard diventa la procedura aperta con negoziazione: qualsiasi operatore può presentare le offerte, ma poi si apre una fase di trattativa su elementi individuati nel bando. Per gli acquisti ricorrenti arriva una procedura dinamica semplificata, totalmente digitale: possibile selezionare gli operatori (almeno cinque) attraverso un algoritmo

le cui regole saranno oggetto di un ulteriore intervento della Commissione. La terza procedura è una consultazione di mercato per gli affidamenti più innovativi: la Pa individua un'esigenza e chiede agli operatori possibili soluzioni.

Il regolamento rafforza l'utilizzo dell'offerta economicamente più vantaggiosa, anche se già oggi in Italia il massimo ribasso è possibile soprattutto sotto la soglia comunitaria. E dà più spazio alle Pmi. Potranno beneficiare di una riduzione dei requisiti di accesso alle gare, non saranno ammessi requisiti finanziari e non sarà possibile richiedere un'esperienza precedente negli appalti. Inoltre, viene incentivata la divisione degli appalti in lotti. I subappalti restano ammessi senza limiti percentuali. C'è, però, il divieto di subappaltare in modo integrale. La Pa chiederà già in sede di offerta alle imprese di individuare quali parti intendono subappaltare.

Sul fronte della digitalizzazione si marcia spediti all'unificazione del mercato degli appalti. Entro il 15 dicembre 2030 i paesi membri dovranno accedere a un sistema unificato per la verifica dei requisiti di accesso alle gare: dovrà contenere, tra le altre cose, i precedenti penali, le pendenze fiscali, lo storico delle insolvenze e dei fallimenti delle imprese.

Stretta salva Ue

Un altro capitolo concepito sulla scia del contesto geopolitico imprime una stretta alle imprese extra Ue. Le amministrazioni potranno limitare la partecipazione agli operatori extra-europei e a quelli dei paesi che non garantiscono condizioni di reciprocità, chiedere una quota minima di prodotti e servizi di origine europea o assegnare un vantaggio nella valutazione delle offerte. Potranno anche escludere un'offerta se la componente europea o proveniente da paesi coperti dagli accordi internazionali è inferiore al 50% del valore complessivo. La Commissione potrà rendere obbligatorie queste limitazioni per determinati settori, mentre saranno ammesse deroghe se non esistono alternative o se la preferenza europea comporta costi sproporzionati.

La revisione prezzi

Sulla revisione prezzi, invece, il regolamento si ferma a metà strada. Le amministrazioni potranno inserire nei contratti clausole di adeguamento. Potranno, ma non dovranno. Ed è proprio qui che si inserisce un elemento di debolezza per le imprese che da anni

combattono contro le fiammate dei prezzi e chiedono misure adeguate per stare sul mercato.

Project finance

Nulla di nuovo per il partenariato pubblico privato, protagonista in Italia di una lacuna normativa dopo la sentenza della Corte di giustizia Ue di febbraio scorso. Anche nella bozza di regolamento manca un'indicazione su questo tema caro alle imprese soprattutto nel dopo Pnrr. Il regolamento detta le regole generali sulle concessioni e conferma il trasferimento del rischio operativo al privato come elemento essenziale. Non interviene però sugli istituti tipici del sistema italiano: la proposta del promotore, le procedure avviate su iniziativa privata e la chiave per superare il diritto di prelazione considerato contrario alla concorrenza. Su questi aspetti continuerà quindi a operare la disciplina nazionale che però in Italia attende il varo delle nuove regole (Sole24Ore del 28 agosto).

Le criticità

Restano, in questo contesto, diversi punti critici. Su alcuni aspetti, infatti, il Codice italiano è più avanzato rispetto al nuovo regolamento. Succede, ad esempio, per le tutele contrattuali: attualmente, in Italia bisogna indicare nelle offerte il Ccnl leader del proprio settore o passare da un meccanismo che verifica l'equivalenza tra contratti, per evitare fenomeni di dumping. Questo sistema non viene replicato dal regolamento, come denunciato nelle scorse settimane anche dai sindacati. Un passo indietro c'è anche sul fronte del Bim che viene reso obbligatorio per gli appalti dai 25 milioni in su. In Italia è già obbligatorio sopra i due milioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ex Ilva, resta lo Stato “L'acciaieria non chiude” sospesi i licenziamenti

A Palazzo Chigi tensione all'incontro con sindacati e imprese. Mantovano critica la sentenza della Corte di appello di Milano

di **RAFFAELE LORUSSO**
ROMA

Comunque vada, l'ex Ilva non chiuderà. A Taranto si continuerà a produrre acciaio anche senza altiforni. Pur senza dare certezze sulle risorse, il governo non esclude la partecipazione pubblica nella nuova società. A patto, però, che ci sia un piano industriale solido e concreto. Intanto, le procedure di licenziamento per 2.500 addetti dell'indotto, avviate venerdì scorso da 28 imprese aderenti ad Agi, vengono sospese in attesa della decisione della Corte d'appello di Milano sulla richiesta di sospensione del decreto di spegnimento dell'area a caldo, che sarà discussa oggi. «Il futuro passa attraverso la decarbonizzazione e lo sviluppo della città», assicura il sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, nella «maratona» di incontri a Palazzo Chigi sulla crisi del siderurgico.

Prima gli enti territoriali, con i quali c'è l'impegno a investire risorse per il rilancio del capoluogo jonico. Poi, le imprese, alle quali assicura l'avvio di un tavolo per Taranto. Infine, i sindacati, con i quali la tensione è alle stelle, al punto che la riunione viene interrotta per un'ora. I rappresentanti dei lavoratori chiedono l'impegno diretto dello

LA RICERCA

Bankitalia: micro imprese indietro sull'intelligenza artificiale



● **Fabio Panetta**, governatore Bankitalia

Le piccole e medie imprese fanno progressi in tema di alfabetizzazione finanziaria ma sull'IA la strada da fare è ancora lunga. E quanto emerge da una indagine dedicata a questo tema a

cura della Banca d'Italia. «Il punteggio medio di alfabetizzazione finanziaria resta migliorabile (74 punti su 100) anche se leggermente aumentato rispetto all'indagine del 2021, grazie ai progressi nelle componenti relative ai comportamenti e agli atteggiamenti finanziari», si legge nel testo. Un punto ancora dolente è però l'intelligenza artificiale. Solo il 5% la usa anche se il 19% dice di volerla adottare o comunque sperimentare entro l'anno. L'indagine mette in evidenza anche una maggiore propensione delle donne imprenditrici all'innovazione: sia nell'intelligenza artificiale che nella robotica e nell'interconnessione dei sistemi.

Stato e lo stanziamento di risorse per salvaguardare il lavoro e rilanciare la produzione, giudicando evasive le risposte dell'esecutivo. Dopo quattro ore, si opta per l'aggiornamento in un paio di giorni.

A nome del governo, Mantovano spiega che il decreto della Corte d'appello di Milano è un ordine perentorio, che non lascia margini per eventuali interventi né all'azienda né al governo. Un decreto legge per superare il provvedimento dei giudici e impedire lo stop dell'area a caldo sarebbe incostituzionale, avverte il sottosegretario. Se la richiesta di sospensione dovesse essere rigettata, si dovrà procedere allo spegnimento degli altiforni entro la fine di ottobre. Pur sottolineando di non voler polemizzare, Mantovano evidenzia che numerosi passaggi, nel provvedimento dei giudici milanesi, suscitano forti perplessità. L'amianto, a suo giudizio, non c'entra nulla con la sospensione dell'area a caldo perché è isolato negli altiforni. Quanto alle polveri sottili, non si capisce l'entità del danno sanitario perché non ci sono misurazioni di riferimento.

In ogni caso, assicura il sottosegretario, il governo si assumerà le proprie responsabilità. Anche se gli altiforni dovranno essere spenti, ci si muoverà lungo tre direttrici. A cominciare dalla gara per l'individuazione dell'acquirente. Al momento si attende la formalizzazione dell'offerta da parte della cordata italiana, che arriverà in un paio di mesi al massimo. Poi, si procederà a individuare la proposta migliore. L'obiettivo è produrre acciaio green. Quindi, forni elettrici e Dri. «Le risorse ci sono e vogliamo utilizzarle», assicura Mantovano. La seconda direttrice indicata dal governo



leri a Palazzo Chigi il governo ha incontrato le aziende, gli enti locali e i sindacati

riguarda l'individuazione di misure di carattere sociale, anche ad hoc: nessuno, secondo Palazzo Chigi, sarà lasciato indietro e resterà privo di coperture. Infine, un progetto di reindustrializzazione per favorire il reinserimento lavorativo degli eventuali esuberanti diretti e dell'indotto.

Il percorso richiederà approfondimenti per i quali saranno convocate altre riunioni. Il quadro sarà più chiaro dopo la decisione della Corte d'appello di Milano sull'istanza di sospensione. Non c'è rottura, ma i sindacati chiedono impegni concreti e risorse certe. I confederati hanno una linea comune, come peraltro ribadito dai leader di Cgil e Cisl, Maurizio Landini e Daniela Fumarola. «PRODUZIONE RISERVATA»

In due mesi la formalizzazione dell'offerta della cordata italiana. Previsti anche progetti di reinserimento per i lavoratori in uscita

L'INTERVISTA
di **FILIPPO SANTELLI**
ROMA

Colli “Senza area a caldo ci saranno esuberanti così il paese si espone ai ricatti geopolitici”

Per il docente della Bocconi “gli altiforni hanno oggi standard ambientali elevati rispetto ad altre realtà europee”

Quella di Taranto è l'unica produzione primaria di acciaio da altoforno che resta in Italia e sarebbe auspicabile salvarla almeno una parte», dice Andrea Colli, professore di Storia dell'Industria alla Bocconi, alla vigilia della decisione della Corte d'Appello di Milano sulla richiesta di sospendere la chiusura dell'area a caldo dell'Ilva. «Ma a questo punto è difficile essere ottimisti».

Si aspetta che la richiesta non venga accolta?

«Non posso prevedere quello che deciderà il tribunale, ma il provvedimento impone criteri e tempistiche di cui è irrealistico immaginare l'applicazione. A meno che la politica trovi un escamotage non vedo alternative alla chiusura».

Qualcuno obietta che con quei criteri non resterebbe acceso nessun altoforno in Europa. C'è stato un eccesso di interventismo del tribunale?

«In effetti con gli investimenti fatti in questi anni dalla gestione straordinaria l'area a caldo di Ilva ha oggi standard ambientali elevati rispetto ad altre realtà europee, e potrebbe anche cominciare a generare flussi di cassa importanti. Altre considerazioni hanno portato il tribunale ad accogliere l'esposto delle associazioni dei cittadini».



Una riconversione totale ai forni elettrici sarebbe costosa, lunga e incerta. Sono pessimista

ANDREA COLLI
DOCENTE ALLA BOCCONI

In fondo quel provvedimento toglie le castagne dal fuoco. Un'Ilva senza l'area a caldo, con tutti i suoi problemi ambientali e legali, è tornata appetibile per la cordata italiana.

«Un'Ilva solo a freddo è di certo sostenibile, ma impone una serie di sacrifici come la riduzione del personale e la rinuncia a produrre acciaio da altoforno in Italia. Più che togliere le castagne dal fuoco, il tribunale ha tagliato la testa al toro, imponendo una decisione che non allevia gli effetti negativi».

L'acciaio che si produce a Taranto è davvero strategico?

«La produzione si concentrerebbe ancora di più in Paesi extra Ue, che teoricamente potrebbero utilizzarla come strumento di pressione economica o politica».

Si può riconvertire la produzione a caldo con i forni elettrici?

«Servirebbero altri fondi pubblici. Bisognerebbe capire se sarebbero utilizzabili nell'ambito dei vincoli Ue, e se spenderli lì piuttosto che in altri investimenti infrastrutturali. Sarebbe una riconversione costosa, incerta e lunga, con tempi che eccedono i cicli della politica. Per questo sono pessimista».

Meglio l'offerta degli indiani di Jindal, per tutta l'Ilva, o quella italiana per la sola area a freddo?

«Gli indiani prenderebbero tutto a un costo irrisorio, ma probabilmente la loro proposta, tendendo aperta l'area a caldo, permetterebbe almeno di verificarne la sostenibilità economica».

«PRODUZIONE RISERVATA»

Italo, dopo la Germania obiettivo Belgio e Olanda

Andrea Biondi Marco Morino

Prima la Germania, dal giugno 2028. Poi obiettivo Belgio e Olanda, non prima però del 2030-2031. Italo, la compagnia privata dell'alta velocità ferroviaria, pensa in grande e punta a crescere in Europa. Sfruttando l'arma dei nuovi treni Siemens, costruiti per il mercato tedesco, ma in grado circolare anche sulle linee ferroviarie di altri Paesi europei.

A dirlo, in un colloquio con *Il Sole 24 Ore*, è l'amministratore delegato di Italo, Gianbattista La Rocca. «L'investimento annunciato di 3,6 miliardi per il mercato tedesco – spiega La Rocca – è partito al 100% e senza possibilità di marcia indietro. A luglio abbiamo firmato con Siemens un contratto di acquisto per 26 treni ad alta velocità e un contratto di assistenza della durata di 30 anni, che prevede una manutenzione completa dei treni. Noi stiamo iniziando a costruire tutto quello che serve per avere, dal 1° giugno 2028, i primi quattro treni circolanti sui binari tedeschi».

Lo sbarco in Europa ha portato Italo ad avviare una profonda riorganizzazione del gruppo. Continua La Rocca: «È nata Italo Holding, che ha sotto due braccia: da una parte Italo Italia, che controlla anche Itabus. Dall'altra, Italo International, a cui fa capo la società operativa tedesca che farà concorrenza al monopolista Deutsche Bahn (Db). La scelta dell'amministratore delegato la stiamo definendo in questi giorni. Il progetto tedesco per noi è un progetto dove l'Italia, e quindi gli italiani, porteranno il know-how e l'esperienza. Per il resto sarà una società interamente tedesca, formata da personale tedesco».

Una delle barriere principali che incontra una compagnia ferroviaria quando punta a espandersi all'estero è l'interoperabilità: cioè la possibilità di disporre di un treno che, sul piano tecnico e di omologazione, sia in grado di circolare anche sulle reti di altri Paesi. Ma i treni Siemens hanno queste caratteristiche.

Prosegue l'ad: «Ora siamo concentrati sulla Germania. Da lì poi si possono raggiungere il Belgio, l'Olanda, la Francia guardando verso ovest; la Polonia e i Paesi dell'Est se guardi verso est. Il nostro accordo con Siemens ci permetterà di essere competitivi

non solo a livello nazionale tedesco, ma anche internazionale. I treni, quando usciranno, non saranno omologati soltanto per la Germania, ma saranno già omologati anche per il Belgio e per l'Olanda. Non prima, però, del 2030-2031». Quindi, per Italo, la Germania non sarà un punto d'arrivo, ma un punto di partenza.

A spingere Italo oltre le Alpi sono le dimensioni del mercato: «La domanda tedesca sulla lunga percorrenza è già due volte quella italiana e, secondo le nostre analisi, l'apertura alla concorrenza potrebbe farla crescere di un'ulteriore 40-50%», osserva La Rocca.

In Germania Italo partirà su due assi: Monaco-Colonia-Francoforte e Monaco-Berlino-Amburgo. E proprio Amburgo permette di intravedere un'altra direttrice della strategia. L'ingresso di Msc nell'azionariato apre infatti alla costruzione di collegamenti multimodali tra ferrovia e mare. «La presenza di Msc – sottolinea La Rocca – ci permette anche di pensare alle sinergie multimodali, che vanno dai traghetti come può essere con Snav e Gnv in Italia alle crociere». Amburgo è uno dei porti toccati dalle crociere Msc e per l'ad di Italo l'obiettivo è che «la multimodalità per i passeggeri diventi una normalità e una consuetudine».

Infine la tecnologia. I treni Siemens destinati alla Germania nasceranno già con Starlink a bordo, trasferendo l'esperienza maturata in questo periodo sulla flotta italiana (primo mercato ad aver avviato la sperimentazione delle connessioni sui treni attraverso la rete satellitare, con un sistema in fase di trasferimento su tutta la flotta Italo). Quanto al trasporto ferroviario, in genere, «lo vedo in crescita in Europa, tantissimo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ex Ilva, le imprese dell'indotto: «Sospesi i 2.500 licenziamenti»



Nella giornata che ha visto tre incontri a Palazzo Chigi per l'ex Ilva e per la situazione di Taranto, tre sono anche i punti chiave che emergono dai confronti che il Governo ha avuto con gli enti locali, le associazioni delle imprese e i sindacati. Il primo: sono per ora sospesi i licenziamenti annunciati nell'appalto-indotto del siderurgico in vista della fermata dell'area a caldo che - se la Corte d'Appello di Milano non dovesse accogliere la richiesta di sospensiva presentata da Ilva e Acciaierie d'Italia (c'è udienza oggi) - avverrà entro fine ottobre con l'ultima colata fissata a fine mese. Il secondo è la conferma, arrivata dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Alfredo Mantovano, della possibile partecipazione pubblica nell'Ilva del futuro, mentre il terzo punto è l'istituzione di un tavolo permanente e interministeriale per Taranto sul modello Terra dei Fuochi in Campania e Giubileo 2025 a Roma.

Era stata l'associazione di imprese Aigi a comunicare qualche giorno fa, per conto di 28 aziende associate, 2.500 licenziamenti collettivi. Mantovano ha però lanciato un appello alla responsabilità e ad attendere le decisioni della Corte d'Appello, ottenendo una risposta positiva dalle imprese. Aigi ha già comunicato ai sindacati lo stop alla procedura dei licenziamenti collettivi.

Per quanto riguarda la presenza pubblica (nelle settimane scorse si è parlato di Invitalia) il sottosegretario ha specificato che sarebbe possibile solo a fronte di «un piano industriale solido e credibile». Quanto alla gara in corso per rilevare l'ex Ilva dall'amministrazione straordinaria, l'attuale termine di chiusura per presentare le offerte finali è il 15 ottobre ma già si valuta un allungamento. Mantovano

dichiara che per i tempi di valutazione delle offerte potrebbero occorrere un paio di mesi, ai quali seguirà poi la trattativa. Il sottosegretario, affiancato nelle riunioni da tutti i ministri che lavorano sul dossier, non ha nascosto la drammaticità del momento parlando di una vera e propria tempesta che avrà ricadute occupazionali e sociali. E, da quanto emerso a margine degli incontri, si valuta un ricorso massiccio alla cassa integrazione nel periodo transitorio, fino all'operatività della nuova società, e il ricorso anche ai prepensionamenti. Teso l'incontro con i sindacati, che ha portato anche a una lunga sospensione.

Arriva poi la conferma che il modello di produzione, secondo il governo, dovrà in ogni caso contemplare forni elettrici e impianto Dri per il preridotto, rimettendo in campo gli 800 milioni che sono stati reindirizzati in modo generico a progetti per la decarbonizzazione. Palazzo Chigi fa filtrare che «occorre muoversi lungo tre direttrici: le prospettive della gara per individuare il nuovo acquirente e la valutazione del piano industriale; l'individuazione di misure di carattere sociale, dalla cassa integrazione straordinaria agli esodi incentivati; infine, i progetti di reindustrializzazione per l'assorbimento degli eventuali esuberanti: dipendenti ex Ilva e delle aziende dell'indotto». Escluso invece un provvedimento che punti a disinnescare il decreto della Corte d'Appello.

Sul futuro dell'azienda, ha commentato Emanuele Orsini, presidente di Confindustria, a margine della missione imprenditoriale a Buenos Aires, «la situazione è che l'area a caldo è bloccata dalla Procura, invece l'area a freddo non è bloccata. Oggi la situazione è che se non c'è una cordata che compra, si chiude. Cominciamo a tenere aperto quello che c'è per poi fare in modo che quello a caldo possa comunque dopo continuare». Per Orsini, quella promossa da Federacciai «credo sia una cordata seria. Il Governo italiano deve fare il suo mestiere: valutare le due offerte e scegliere la migliore. Io mi auguro che i nostri abbiano fatto un'offerta migliore degli altri». Per il vicepresidente di Confindustria con delega alla cultura d'impresa e certezza del diritto, Francesco Somma, accompagnato all'incontro da Salvatore Toma, presidente di Confindustria Taranto, «l'istituzione di un tavolo permanente concreto che voglia guardare da una parte all'esito della gara e dall'altra alla proposizione di progetti concreti che possano significare sviluppo economico e sociale è l'unica strada: un punto di partenza, non certo un punto di arrivo». E intanto nell'incontro con gli enti locali, Antonio Decaro, presidente della Regione Puglia, chiede «garanzie per Taranto che si devono tradurre in un provvedimento normativo: una legge speciale

per Taranto». Piero Bitetti, sindaco di Taranto, pone tre problemi: «Tutela dei lavoratori, futuro della fabbrica e investimenti alternativi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Carmine Fotina

Domenico Palmiotti

Tax credit autotrasporto, 11,4 milioni in più

Pressing per l'estensione della piattaforma

Lo. Pa.

Un altro piccolo aiuto per sostenere gli autotrasportatori, portando la dote complessiva in crediti d'imposta a 397,6 milioni di euro. È l'ultima novità nella lunga partita contro il caro carburanti, arrivata con un emendamento del Governo. Che, come prevedibile, fa confluire gli ultimi due decreti legge sui carburanti (Dl 139/2026 e Dl 153/2026) in quello di fine luglio (Dl 133/2026). L'iter in Parlamento è iniziato ieri in commissione Finanze alla Camera, dove oggi si dovrebbe chiudere la votazione su emendamenti e subemendamenti al correttivo presentato dal Governo. I tempi sono abbastanza stretti, perché la conversione in legge dovrà arrivare entro il 27 settembre.

Gran parte dei correttivi riguarda proprio l'autotrasporto, il settore più attenzionato dall'inizio della crisi energetica perché dipendente dal gasolio (il carburante più caro da mesi) e che rischia di "scaricare" i rincari sui cittadini dato che si occupa del trasporto merce. Per questo le risorse sono state aumentate ancora dall'Esecutivo, che ha raschiato altri 11,4 milioni dal Fondo per interventi strutturali di politica economica.

C'è poi il tema delle tempistiche. Le domande per i rimborsi, ricordando che la misura del credito d'imposta potrà arrivare a coprire fino al 70% della maggiore spesa sostenuta da marzo fino al 31 agosto, possono essere caricate nella piattaforma del ministero dei Trasporti, creata col supporto di Agenzia delle Dogane e Sogei, fino a martedì prossimo. «Una finestra temporale strettissima che costringe i professionisti che assistono le imprese a un'assurda corsa contro il tempo» secondo l'Associazione nazionale commercialisti (Anc), che spinge per un'estensione della finestra a oltre il 15 settembre.

In più, la scadenza da non oltrepassare per l'utilizzo in F24 è il 31 dicembre 2026, anche se pure in questo caso sono stati presentati emendamenti per prorogarla. Considerando quindi che la fase calda per richieste e riconoscimento del tax credit inizia adesso, si tratta di una vera e propria corsa contro il tempo per le imprese beneficiarie che si troveranno a calare sul tavolo la carta del

credito in compensazione soprattutto per l'appuntamento con il secondo acconto delle imposte sui redditi 2026 in scadenza il 30 novembre.

Non ci sono soltanto i nuovi fondi per l'autotrasporto. Perché in commissione Finanze potrebbe essere approvata una modifica per rendere più chiara, ai fini fiscali, la classificazione delle società energetiche alle quali viene chiesto un anticipo d'imposta del 39% sugli utili la cui distribuzione è stata deliberata nell'esercizio 2025. Quest'ultima misura è stata inserita nell'ultimo decreto legge per finanziare l'ennesimo taglio alle accise sul gasolio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA