CONFINDUSTRIA

Rassegna Stampa

Martedì 3 Dicembre 2024

L'economia, i dati

(C) Ced Digital e Servizi | 1733214761 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Lavoratori stranieri in crescita nel Sannio e anche i loro redditi

Sono 4.645 in tutto il territorio provinciale, in 12 mesi 400 in più
L'etnia più numerosa è la rumena, seguita da ucraini e marocchini

L'OCCUPAZIONE

Domenico Zampelli

Aumentano nel Sannio i lavoratori dipendenti stranieri, ed aumenta anche il reddito medio percepito, che attualmente sfiora gli 11mila euro annui. Aumentano, in particolare, gli operai mentre le badanti si distanziano dai lavoratori agricoli e le colf fanno registrare una diminuzione. Dati forniti dall'Inps, che ha appena pubblicato l'Osservatorio sugli stranieri aggiornato a tutto il 2023. In provincia di Benevento il numero complessivo dei lavoratori stranieri ha toccato lo scorso anno quota 4.645, oltre 400 in più rispetto ai 4.209 del 2022. Di questi, 3.127 sono operai (nel 2022 se ne contavano 2.970), 455 badanti (452 nel 2022), 411 impiegati in agricoltura (442 nel 2022) e 302 sono colf (345 nel 2022). In 292, infine, hanno la qualifica di impiegati (285 nel 2022) e 53 sono apprendisti (+12, in questo caso, rispetto all'anno precedente). Quanto guadagnano?
La media complessiva è salita dai 10.285 euro del 2022 ai 10.912 del 2023. Lo stipendio più alto è quello percepito dagli impiegati: oltre 22mila euro annui, peraltro in lieve diminuzione rispetto al 2022. Gli operai percepiscono invece poco 11.569 euro, oltre 500 euro in più rispetto al 2022. In aumento, anche se su livelli più bassi, i salari annui di colf (6.825 euro) e badanti (6.086 euro), nel primo caso con un lieve incremento, nel secondo con una diminuzione rispetto al 2022. Lieve aumento anche per gli operai nel settore agricolo, che superano quota 5mila euro annui. Diminuisce infine il compenso per gli apprendisti, che scende sotto i 10mila euro. Ma quali sono le provenienze degli stranieri che abitano nel Sannio? La componente più numerosa è quella rumena (2.206 residenti), seguita dagli ucraini (1.208), dai marocchini (785), dai nigeriani (615), dai bengalesi (329) e dai cinesi (291).

I COMUNI

Per quanto riguarda invece le presenze nei singoli Comuni, al primo posto c'è naturalmente Benevento, dove risiedono 2.150 stranieri. Seguono in questa particolare graduatoria Montesarchio (792), Limatola (416), Airola (345), Telese Terme (330), San Salvatore Telesino (254), Solopaca (241), San Giorgio del Sannio (219) e Campoli del Monte Taburno (217). A livello nazionale, invece, nell'anno 2023 sono 4,3 milioni i cittadini stranieri, comunitari e non comunitari, presenti nelle banche dati dell'INPS, di cui 3,8 milioni (87,2%) sono lavoratori attivi, 319.456 (7,3%) pensionati e 243.870 (5,6%) percettori di prestazioni a sostegno del reddito (disoccupazione o mobilità). Il 73,9%, pari a 3,2 milioni di persone, proviene da Paesi non comunitari, il 6,5%, circa 283 mila, da Paesi comunitari dell'UE15 e il 19,6%, circa 859 mila persone, dai restanti Paesi dell'UE. Dall'analisi per Paese nel 2023 il report dell'Istituto di previdenza rivela che i principali Paesi di provenienza degli stranieri sono: la Romania, con 706 mila persone (16,1% del complesso degli stranieri rilevati dagli archivi dell'Istituto), l'Albania con quasi 428 mila persone (9,8%), Marocco (342 mila, 7,8%), Cina (223 mila, 5,1%) e Ucraina (217 mila, 5,0%). Tra i cittadini stranieri prevale il genere maschile (56,7%) ma con forti differenze tra i Paesi con valori massimi per Pakistan (94,6%), Bangladesh (93,7%), Egitto (92,0%), Senegal (82,8%), India (78,0%) e Marocco (71,3%) e valori minimi per Ucraina (20,8%), Moldova (33,3%), Perù (40,7%) e Filippine (42,5%).

L'ETA'

Per quanto riguarda l'età i non comunitari sono generalmente più giovani: quasi la metà ha meno di 39 anni (45,6% contro il 31,3% dei comunitari); il 43,3% ha tra i 40 e i 59 anni (contro il 52,5% dei comunitari) e l'11,1% ha più di 60 anni (contro il 16,2% dei comunitari). Il 61,8% degli stranieri censiti negli archivi dell'Istituto nel 2023 risiede o lavora in Italia settentrionale, il 23,3% in Italia centrale e il 14,9% nel Mezzogiorno (Italia meridionale e Isole). Rispetto alla popolazione residente, al Nord l'incidenza degli stranieri è di 9,9 su 100 residenti, al Centro 8,7 e al Sud e Isole 3,3. Un dato che a Benevento si attesta poco al di sotto del 4%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Differenziata e vera tutela del territorio l'educazione riparte dai giovani atleti

L'AMBIENTE

Giuseppe Di Martino

«Tutti in campo per l'Ambiente». È questa la nuova iniziativa messa in campo da Asia, che gestisce la raccolta rifiuti in città, e il Benevento 5, presentata ieri mattina presso la sala stampa del Palatedeschi. Si tratta di una nuova e importante collaborazione che mira a promuovere una maggiore consapevolezza ambientale, incentivando la corretta raccolta differenziata e il rilascio del bollino blu, certificato che garantisce il buono stato di salute delle caldaie. «Abbiamo aderito a questo progetto con grande entusiasmo – dichiara il presidente onorario del Benevento 5, Mario Ferraro –. Il nostro obiettivo è coinvolgere soprattutto i bambini, educandoli a un nuovo modello di vita. In realtà, sono loro a insegnarci molto, poiché dimostrano già di guardare oltre il semplice sport, nonostante siano solo all'inizio della loro esperienza calcistica». Gli interventi degli ospiti hanno sottolineato un messaggio condiviso: l'impegno collettivo nella tutela ambientale è fondamentale per migliorare la qualità della vita a Benevento. «I bambini rappresentano il nostro veicolo più efficace per diffondere le buone pratiche ambientali – spiega l'assessore comunale all'Ambiente, Alessandro Rosa –. Attraverso un gioco digitale, avranno modo di comprendere come funziona la raccolta differenziata, l'utilità della macchina mangiaplastica e l'importanza di separare correttamente i materiali. Inoltre, impareranno a riconoscere e valorizzare il significato dei bollini blu, fondamentali per sensibilizzare sulle tematiche ambientali».

Il programma, articolato in diverse attività, mira a coinvolgere in modo attivo i giovani della scuola calcio attraverso iniziative pratiche e campagne di sensibilizzazione. Tra le proposte, spiccano cinque giornate formative che prevedono l'utilizzo della Digital Gaming School, una piattaforma basata sulla realtà virtuale aumentata progettata per insegnare ai ragazzi le corrette modalità di gestione dei rifiuti. Un altro momento educativo sarà rappresentato dalla visita all'ecocentro di contrada Fontana Margiacca, dove i partecipanti potranno osservare da vicino le fasi di smistamento e riciclo dei materiali. Oltre a questo, gli atleti di tutte le categorie prenderanno parte a due giornate ecologiche, contribuendo concretamente alla salvaguardia ambientale. Inoltre durante quattro partite casalinghe del Benevento 5, un gazebo informativo gestito da Asia sarà allestito presso il Palatedeschi per distribuire materiale utile sulla raccolta differenziata e sul controllo delle caldaie, offrendo così un'occasione di sensibilizzazione anche per il pubblico. Il progetto si concluderà con la partecipazione della società calcistica alla Festa dell'Ambiente, organizzata da Asia e il Comune di Benevento. L'obiettivo finale è quello di incrementare il tasso di raccolta differenziata, che a Benevento ha registrato una lieve flessione nell'ultimo anno. «Alcuni piccoli passi indietro nella raccolta differenziata sono dovuti principalmente alla gestione delle contrade. Per affrontare questa criticità, introdurremo un sistema innovativo di ecopunti, che saranno recintati e dotati di videosorveglianza. Questo permetterà di migliorare in particolare la riduzione del quantitativo di rifiuti indifferenziati, che, purtroppo, in alcuni casi provengono da aree esterne alla città. Sarà necessario un controllo più rigoroso nelle contrade», afferma Donato Madaro, amministratore unico di Asia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Hanon, il prefetto sollecita il Governo 60 dipendenti rischiano lo stop alla Cig

LA VERTENZA

Antonio Mastella

Sarà il prefetto di Benevento, Raffaela Moscarella, a sollecitare il Governo perché si preveda, nella legge finanziaria in corso di preparazione, una norma specifica con cui assicurare un ammortizzatore sociale «in deroga». E' una misura indispensabile perché i 60 dipendenti della Hanon System, che opera nel settore automotive, possano continuare a ricevere lo stipendio. Sono giunti, infatti, al terzo anno consecutivo di cassa integrazione. Per questa ragione, secondo quanto stabilito dalla Jobs Act, si esaurisce ineludibilmente al 31 dicembre l'erogazione della misura con la conseguenza che, dal primo gennaio, 60 famiglie rischiano di finire sul lastrico. Vale ricordare che, nelle stesse condizioni si trovano migliaia di lavoratori a livello nazionale. L'impegno della prima inquilina del Palazzo del Governo è stato preso ieri in prefettura al termine di un confronto che ha visto riuniti, convocati dal prefetto, il sindaco Clemente Mastella, i vertici dell'azienda guidati da Steve Foster, direttore Operations Europe della multinazionale, Teresa Giornale, responsabile dell'area lavoro e welfare di Confindustria sannita, Giancarlo Stefanucci, componente della segreteria generale della Cisl Irpinia-Sannio, Pietro Politano, segretario provinciale della Fiom-Cgil.
L'appuntamento era stato chiesto dalle organizzazioni sindacali «dopo un incontro in estate – ricorda il leader cislino – con il sindaco Mastella ed il presidente della Provincia, Nino Lombardi. In quella sede, ci assicurarono che sarebbero stati mossi i passi più opportuni perché la vicenda finisse nelle massime mani istituzionali come quelle del prefetto. Devo aggiungere che la dottoressa Moscarella ha assunto un assoluto impegno perché, appunto, la questione finisca immediatamente sul tavolo governativo». E l'azienda? Si è detta pronta a compiere la sua parte. Se sarà prevista la deroga avanzerà senza esitazione domanda per accedervi. Insomma, un buon risultato quello che è venuto fuori dal tavolo prefettizio? «Senza dubbio – sottolinea Stefanucci – ma limitatamente alla battaglia da condurre per ottenere questa risorsa straordinaria. Restano in piedi, ovviamente, tutti i problemi legati alla produzione che ancora non è stata rinnovata e potenziata come da impegno». Sulla stessa lunghezza d'onda il giudizio del segretario dei metalmeccanici cigiellini. «Ben venga il via libera alla cig in deroga – avverte Politano – ma non diventi un alibi per la proprietà. Il fronte resta apertissimo rispetto alla missione industriale della quale deve essere investito il sito sannita perché possa continuare la sua attività. Siamo in attesa del relativo piano, annunciato, non negato ma rinviato ad otto mesi. Si può stare certi che non abbasseremo la guardia, tallonando la multinazionale perché dia corso a quanto promesso nel corso dei tanti colloqui che abbiamo avuto sul tema». Non meno decisa la Cisl. «E non potrebbe essere altrimenti chiarisce Stefanucci -, ci mancherebbe altro. Oggi dobbiamo fronteggiare l'emergenza che si concentra tutta sull'adozione dell'ammortizzatore sociale; da subito, in ogni caso, si continua con la sollecitazione degli interventi programmati perché la fabbrica non solo continui ma si potenzi». Per quanto riguarda il piano industriale, che avrebbe dovuto vedere la luce a gennaio del 2025, la Hanon ha ribadito sempre, in ogni discussione col sindacato, la sua volontà di adottarlo ma non per quella data. L'estrema incertezza che caratterizza in questa fase l'industria automobilistica – questa la giustificazione - non consente di avviare la costruzione di una nuova componentistica.

A DICEMBRE SCADE IL PERIODO MASSIMO PER USUFRUIRE DEGLI AMMORTIZZATORI CI VUOLE UNA NORMA CHE LI PROROGHI

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

IL_MATTINO - BENEVENTO - 24 - 03/12/24 ----
Time: 02/12/24 21:11

Benevento-Cancello «Comitati e sindaci facciano squadra»

(C) Ced Digitale Servizi | 1753214761 | 93.93.236.114 | sfoglia.ilmattino.it

La proposta di istituire una commissione durante il focus M5S
La tratta è chiusa da oltre quattro anni, i disagi sono no-stop

MONTESARCHIO

Maria Tangredi

Istituire una commissione composta da sindaci caudini e rappresentanti dei due comitati (Pendolari Disagiati Valle Caudina e Comitato Pro Ripresa Circolazione Ferrovia Valle Caudina) per il ripristino della linea ferroviaria Benevento-Cancello via Valle Caudina. È quanto emerso nel corso di in un confronto pubblico, promosso dal gruppo territoriale del M5S «per far sentire la voce di tutti», cittadini, comitati, sindaci e associazioni, affinché ci sia una svolta definitiva per il ripristino della linea ferroviaria.
La tratta è chiusa da 1.680 giorni (oltre 4 anni), continuando a causare non pochi disagi ai pendolari diretti soprattutto verso il capoluogo campano per motivi di lavoro. In questi anni, proteste e incontri no-stop con l'Eav ma attualmente pare che nessun progetto concreto sia stato avviato. Motivo per il quale, nei primi giorni di novembre, a Tufara Valle, su proposta di Antonio Testa, c'è stato un incontro tra cittadini e un neo comitato, oltre a quello dei «disagiati», presieduto dall'avvocato Augusto Genovese.
L'obiettivo, come evidenziato durante l'incontro di domenica sera, al quale erano presenti anche i sindaci di Montesarchio, Carmelo Sandomenico, e di Pannarano, Antonio Iavarone, insieme ad altri amministratori, promuovere un'iniziativa mirata a «unire la valle Caudina partendo dalle esigenze dei cittadini e superando le appartenenze politiche». A moderare i lavori il giornalista Angelo Vaccariello, che ha ripercorso le ragioni della chiusura di questa tratta ferroviaria e i «continui rinvii per la riapertura che, nel corso di questi anni, hanno visto l'Eav e la Regione disattendere gli impegni assunti». Confronto nel corso del quale è intervenuta anche la deputata stellata Enrica Alifano, che ha assicurato la propria disponibilità per la risoluzione di un problema che continua a isolare sempre di più le zone interne come la valle Caudina.
Dopo gli interventi, il gruppo territoriale del M5S, con il referente Giovanni Monte, ha proposto la costituzione di una commissione avallata da tutti gli intervenuti: «La costituzione di una commissione, formata dai rappresentanti dei due comitati e dai sindaci della Città Caudina, dovrà rendere pubblico il cronoprogramma dei lavori fornito da Eav e monitorarne il rispetto con cadenza mensile, a partire dalla prima verifica fissata già il prossimo gennaio. In caso di mancato rispetto, i sindaci si impegnano a organizzare una mnifestazione pubblica e a non ricevere in valle Caudina alcun esponente del governo della Regione Campania fino alle prossime elezioni».
A concludere l'incontro, il deputato stellato Agostino Santillo, che ha ripercorso la problematica «ma da inquadrare - ha detto - in un contesto nazionale», per gli aspetti legati al Fondo di Coesione e Sviluppo e «alla necessità di una visione più organica per garantire a questa tratta il collegamento con funzionale all'alta velocità».
Per il momento, hanno concluso i pendolari presenti all'incontro, «urge il ripristino della tratta ferroviaria».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Comunità Montana, celebrati i 50 anni riflettori anche sulla «Strategia Snai»

FORTORE

Celestino Agostinelli

Si è svolto ieri pomeriggio, a Palazzo Ionni, a Molinara, l'incontro organizzato dalla Comunità Montana del Fortore per condividere il documento inerente la Strategia Snai, in fase di stesura. Un'occasione per celebrare il 50esimo anniversario della nascita dell'ente montano.
«Fortore attivo per il ripopolamento e l'occupazione» è il titolo del documento Snai, sottoposto alla condivisione partendo dal tema «Il Fortore che verrà», tra riflessioni e approfondimenti. A fare gli onori di casa Giuseppe Addabbo, sindaco di Molinara nonché vice presidente della Comunità Montana del Fortore, Giacomo Falcone, presidente del Consiglio generale, Zaccaria Spina, presidente, Ganfranco Mottola, sindaco di Castelvetere Val Fortore e assessore dell'ente montano. Tra gli invitati, il presidente dell'Unione Nazionale Comuni Comunità Enti Montani Campania, Vincenzo Luciano, il responsabile del Servizio di bonifica montana e agricoltura della Comunità Montana del Fortore, Pietro Giallonardo. Incisivi gli interventi degli esponenti politici, come Roberto Costanzo, già europarlamentare e primo assessore regionale all'Agricoltura, e i rappresentanti della Regione Maurizio Petracca, presidente dell'ottava Commissione permanente Agricoltura, caccia, pesca, risorse comunitarie e statali per lo sviluppo, e Giuseppe Sommese, presidente della prima Commissione permanente Affari istituzionali, amministrazione civile, rapporti internazionali, autonomie e piccoli comuni, affari generali, sicurezza delle città, risorse umane, ordinamento della Regione. Per Spina, l'incontro ha rappresentato un importante momento di confronto, gettando le basi per progetti volti a migliorare il territorio e promuovere pratiche sostenibili. «Prova ne è la nostra Snai - dice Spina -, che intende assicurare a tutti il pieno accesso ai diritti essenziali di cittadinanza, trasporti, istruzione e servizi socio-sanitari, in particolare a favorire lo sviluppo economico migliorando la manutenzione del territorio stesso. Nel contempo, abbiamo voluto celebrare la ricorrenza dei 50 anni della nostra Comunità Montana».
Sommese ha inoltre assunto l'impegno di avviare una riflessione sul riordino dell'ente coinvolgendo tutti gli enti locali, rilanciando il ruolo della Comunità Montana. Luciani, dell'Uncem, ha poi ripercorso le battaglie portate avanti per giungere al superamento della «mannaia» rappresentata dalla spending review. Presenti tutti i sindaci appartenenti alla Comunità Montana del Fortore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli studenti: «Sos Telesia noi al freddo, intervenire»

TELESE TERME

Michele Palmieri

Protestano, a Telese Terme, gli studenti del liceo linguistico «Telesi@» di via Roma. Da due giorni, infatti, stanno disertando le aule e lamentano la mancata climatizzazione della struttura in un momento in cui le temperature sono in picchiata.
I ragazzi lamentano anche l'assenza di un impianto di climatizzazione funzionante che renda le aule vivibili senza dover seguire le lezioni con cappotti e sciarpe. «Siamo stanchi di attendere inutilmente - dicono gli studenti del "Telesi@" -, il freddo è già insostenibile e i malanni aumentano. Chiediamo un intervento immediato della Provincia e sostegno».
Sulla vicenda è intervenuto Vincenzo Fuschini, consigliere provinciale di Forza Italia e vice sindaco del centro termale. «Spiace dover constatare l'immobilismo dell'ente provincia - ha detto -. Già a giugno scorso avevo formalmente sollecitato gli uffici competenti per evitare che si arrivasse a dicembre con l'impianto fuori uso. Purtroppo, nulla è stato fatto. La situazione ormai insostenibile - aggiunge - richiede un pronto intervento da parte delle autorità competenti».
Pronta la replica del numero uno della Provincia, Nino Lombardi: «Il consigliere Fuschini imputa alla Provincia il mancato intervento per rimuovere dall'edificio la pompa di calore andata in tilt: così dimostra di non sapere che quell'edificio che ospita il Linguistico è di proprietà del Comune di Telese che, ai sensi dell'articolo 7 del contratto di locazione siglato tra Comune e Provincia il 29 giugno 2021, prevede che a carico del conduttore dell'immobile (cioè della Provincia) compete la manutenzione ordinaria dell'impianto di riscaldamento e non l'acquisto "ex novo" dello stesso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Scontro tra auto e trattore giovane in gravi condizioni

SAN MARCO DEI CAVOTI

Torna l'incubo incidenti lungo il tracciato della Fortorina. Nel tardo pomeriggio di domenica l'impatto violento tra un'auto, per la precisione una Peugeot, e un trattore con rimorchio, che trasportava legna, all'altezza del bivio per Reino. A destare fin da subito le maggiori preoccupazioni è stata A.Z., 28enne di San Marco dei Cavoti, che viaggiava appunto a bordo dell'auto al fianco del conducente (che avrebbe riportato la frattura del setto nasale).
Subito sono accorsi sul posto i sanitari del 118, l'auto medica proveniente da San Marco e l'unità di rianimazione. Uno scontro, quello tra la Peugeot e il mezzo agricolo, che ha reso necessario l'intervento delle squadre dei vigili del fuoco del distaccamento del centro pre-fortorino, i quali hanno dovuto lavorare intensamente per estrarre la giovane dalle lamiere.
Una volta trasportata in codice rosso all'ospedale San Pio di Benevento, la 28enne è stata monitorata dal personale medico e successivamente sarebbe stata anche sottoposta a un delicato intervento chirurgico, pare a causa di una frattura cranica riportata nell'impatto. Resta in condizioni decisamente serie, sotto stretto monitoraggio dei camici bianchi.
Sul luogo dell'impatto, tra l'altro, si erano portati per primi i carabinieri della stazione di Pesco Sannita e del Nucleo radiomobile di Benevento, anche per effettuare i rilievi e cercare così di acquisire elementi utili a ricostruire con precisione la dinamica dell'incidente.
Per ore il traffico è andato completamente in tilt, al fine di consentire le delicate operazioni di soccorso. Tra l'altro, nei pressi del luogo dell'impatto si era già verificato l'incidente nel quale perse la vita una coppia di Montefalcone.

cel.ago.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Location danza sportiva scatta l'ok della giunta

SAN NICOLA MANFREDI

Michelangelo De Nigris

Nuova iniziativa del Comune di San Nicola Manfredi per la collettività. La giunta municipale ha infatti deliberato di concedere in comodato d'uso alcuni locali della struttura scolastica di località Zappiello.
L'ente ha dunque recepito l'istanza di Nicola Micco, in qualità di segretario dell'associazione «Passo a Due», con sede a Benevento, e di Gisella Calandro, presidente della stessa associazione, con la quale si richiedeva all'amministrazione comunale di utilizzare lo spazio al piano superiore (adiacente vetrata) del plesso scolastico di San Nicola capoluogo, in via Zappiello, con l'obiettivo di svolgere allenamenti di danza sportiva.
Dalla richiesta, si evince che la palestra sarà utilizzata orientativamente dal lunedì al giovedì, dalle 19 alle 21.30, e nelle giornate di venerdì e sabato, dalle 19 alle 23. Sarà ovviamente garantita dalla stessa società sportiva la pulizia dell'impianto in questione.
In particolare, nell'atto deliberativo, si legge che «attraverso la danza, si aprono possibilità di esprimere liberamente emozioni e idee. Il Comune intende in tal modo perseguire opportunità culturali-ricreative diversificate, adatte a pubblici e interessi diversi; sostenere e coinvolgere nella realizzazione di iniziative la comunità, sviluppare sempre più il senso di socialità e di comunità e infine sviluppare la partecipazione attiva dei giovani alla vita della comunità, attraverso il coinvolgimento diretto nella progettazione e realizzazione delle iniziative».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

Le dimissioni di Tavares

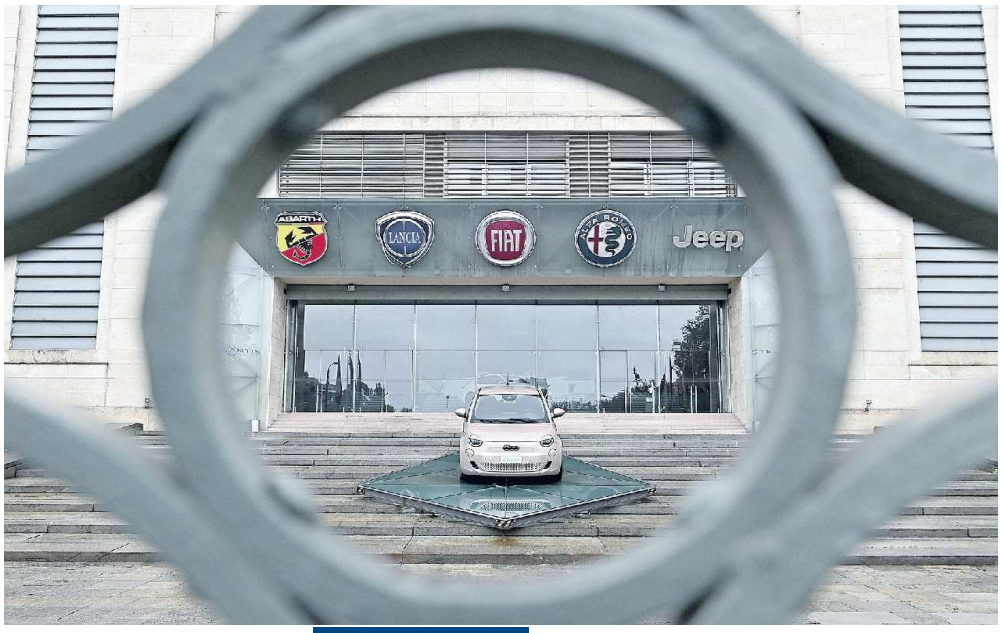
(c) Ced Digital e Servizi | 1733215025 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Stellantis cade in Borsa Messaggio ai dipendenti: tempi duri, li affronteremo

▶Titolo giù di quasi il 7%. Il gruppo in cerca del nuovo ad, spunta il nome di Imparato
Vendite ancora in calo sul mercato italiano. Elkann prova a rassicurare i lavoratori

IL CASO

ROMA Il giorno dopo lo tsunami l'atmosfera resta agitata. In Italia sono pochi quelli che rimpiangono Carlos Tavares. Tutto il mondo politico ha accolto le dimissioni con soddisfazione e solo qualcuno ha invitato a non pensare che ora «tutti i problemi siano risolti». Fra le doti del manager portoghese, sicuramente, non emergeva la diplomazia e le divergenze con il nostro esecutivo dovevano essere smussate. Ma Stellantis ha un profilo internazionale, il gruppo è nato dalla fusione di tre realtà di paesi diversi, uno addirittura di un altro continente. Ed ognuna guarda in casa propria. Per questo che la non facile ricerca del successore dovrà tenere presente anche l'aspetto nazionalistico. Non sono passati molti anni da quando la Daimler (l'attuale Mercedes) fu costretta ad abbandonare la Chrysler mettendoci tre volte i soldi: per "comprarla", per rilanciarla, per fuggire via perché era impossibile che tedeschi ed americani andassero d'accordo. Unico comune denominatore di un'azienda tanto globale sono i marcati finanziari visto che il gigante è quotato su più piazze. Ebbene, come si dice, le borse non hanno gradito con il titolo che in giornata è arrivato a perdere il 10% per poi ripiegare su un -6,3%. Bisogna tener conto, infatti, di alcuni aspetti. Tavares ha indubbiamente fatto bene sia in Renault-Nissan sia in PSA. È stato uno degli artefici, insieme a John Elkann, della nascita del colosso transatlantico. Lui ha messo tutti i manager nelle varie posizioni disegnando la società secondo la sua visione. In un momento in cui l'automotive naviga in acque tempestose non è affatto facile indirizzare il cavallo senza il suo fantino. La principale preoccupazione di Elkann è di individuare al più presto il nuovo timoniere. Anche perché non è il suo lavoro prioritario gestire un gigante dell'auto.



I loghi del gruppo Stellantis nella sede di Mirafiori a Torino. La casa automobilistica è nata nel 2021 dalla fusione fra Fiat Chrysler e la francese Psa

IL PASSAGGIO

Ci sono decine di fabbriche che producono in diversi continenti a tutte le ore del giorno, di cui bisogna conoscere tutte le esigenze e le necessità. È necessario, oltre ad essere bravi, metterci totalmente la testa e non pensare ad altro. Sullo sfondo c'è lo spettro Volkswagen attualmente in una situazione ben peggiore. Sul fronte italiano certamente Elkann vorrà avere un rapporto migliore con l'esecutivo, ma non è facile stravolgere il piano "Dare Forward 2030" presentato nel marzo 2022 sul quale sono stati investiti decine di miliardi, che è nel bel mezzo della sua attuazione e che Tavares aveva inculcato a tutto il management. Sempre nel nostro Paese c'è in programma il nuovo atto del tavolo al Mimit con cui l'azienda dialoga con il Ministro Adolfo Urso che chiede «maggiore impegno e più garanzie» per elargire aiuti. L'incontro è previsto per il 17 dicembre, ma quasi sicuramente Elkann non ci sarà. Stellantis verrà rappresentata da Jean Philippe Imparato, responsabile per il mercato Europa e per i veicoli commerciali. Elkann, però, dopo aver avvisato Sergio Mattarella e Georgia Meloni dello scossone al vertice, si è sentito anche con il ministro dello Sviluppo Economico. Non ci sono state dichiarazioni al riguardo, ma sembra che il manager francese arriverà a Roma con il mandato di chiudere un qualche accordo sul Piano Italia. Oltre alla soluzione de Meo, che però è esterna e quindi più complessa, circolano rumors che riguardano profili anche interni per la successione. Uno è proprio Imparato.

LE IPOTESI

Uomo forte di Tavares, con cui lavorava insieme dai tempi della PSA, il dirigente conosce tutti i segreti del piano ed anche le strategie di Tavares per cui sarebbe più facile fare correttivi senza combinare guai. In più, è un francese di origini italiane, parla benissimo la nostra lingua ed è più empatico di Carlos. È vero, recentemente ha dichiarato di «non avere lo spessore per guidare Stellantis», ma lo ha detto quando il "capo" era ancora in sella. Insomma potrebbe accontentare Parigi e Roma. L'altra figura interna forte è Antonio Filosa, in Fiat dal 1999 e, dopo essersi occupato del Sud America, è attualmente alla guida delle attività negli States, quindi non sarebbe visto come uno straniero dagli americani. In serata l'azienda ha divulgato i nomi dei manager che fanno parte del CEI, il Comitato Esecutivo ad Interim, che si occuperà della gestione insieme al presidente fino all'arrivo del nuovo ceo. Ci sono i 17 top manager fra cui Filosa, Imparato, François, Ficili e Picat. Elkann ha richiamato, ed inserito nel Comitato come «suo Special Advisor», Richard Palmer, ex direttore finanziario di FCA e poi di Stellantis, che aveva lasciato nell'era Tavares. Elkann ha anche scritto ai dipendenti da Auburn Hills: «Carlos ha lasciato, gli sarò sempre grato, ma nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi con il Consiglio. Sono tempi duri, li affronteremo insieme». Intanto ieri in Ministero ha divulgato le immatricolazioni di novembre e le vendite sono crollate per il quarto mese consecutivo a doppia cifra (-10,8%). Per la prima volta nel 2024 anche il cumulato va in rosso (-0,2%) e la chiusura dell'anno non promette nulla di buono. Sale leggermente il mercato elettrico con una quota del 5,3% (era al 4% ad ottobre), ma scendono le ibride plug-in. Stellantis, chiaramente, è ancora sulla "strategia" Taveres: lo scorso mese ha venduto in Italia 30.817 vetture, il 24,6% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 29,3% al 24,7%. Negli undici mesi le immatricolazioni del gruppo sono state 428.205 auto, con una flessione del 9,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, mentre la quota di mercato è scesa dal 32,4% al 29,4%.

LA SFIDA DEL PROSSIMO CAPO AZIENDA SARÀ RIVEDERE IL PIANO «DARE FORWARD», GIÀ IN FASE AVANZATA DI ATTUAZIONE

Giorgio Ursicino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Come è nata la crisi e perché l'auto soffre in tutta Europa

I numeri sono impietosi. Ogni mese che passa peggiora il precedente. Ci sarebbe da chiedersi da dove deriva questo disinnamoramento dei cittadini europei per l'automobile. L'industria delle quattro ruote è alla base del benessere e della ricchezza del mondo occidentale. Senza questa industria si rischia un salto nel vuoto. Ma da dove deriva questa crisi senza fine e senza precedenti?

IL FATTORE GREEN DEAL EUROPEO PESERÀ SUL FUTURO DELL'AUTO?

L'Europa, per sposare la decarbonizzazione dell'economia, ha sposato un unico modello: quello dell'auto elettrica. E lo ha fatto stabilendo scadenze molto ravvicinate per mettere al bando il motore endotermico, quello a benzina e, soprattutto quello a diesel sul quale l'industria europea è stata storicamente all'avanguardia. L'industria europea è stata spinta a giganteschi investimenti sull'auto elettrica, solo che le e-car nel Vecchio continente non hanno sfondato. Anzi, i numeri dicono il contrario. Secondo i dati dell'Acea, ad agosto le immatricolazioni di auto elettriche a batteria sono diminuite del 43,9 per cento con la loro quota di mercato totale che è scesa al 14,4 per cento dal 21 per cento dell'anno precedente. Si è discusso molto sulle ragioni della crisi dell'auto elettrica europea: prezzi troppo alti, difficoltà di ricarica, ma in generale sembra che il consumatore europeo non apprezzi moltissimo questo tipo di vettura, forse anche per ragioni culturali. Per acquistarle gli automobilisti chiedono forti incentivi economi-

Un momento della protesta di ieri dei lavoratori della Volkswagen davanti allo stabilimento di Zwickau, nella Germania dell'est

SECONDO GLI ULTIMI DATI DEL MINISTERO LE IMMATRICOLAZIONI SONO SCESE DI OLTRE IL 24%

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

Riparte il dialogo

(C) Ced Digital e Servizi | 1733215025 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Segnale di Elkann al governo sponda sul green a Bruxelles

▶Contatti in corso per provare a ricucire i rapporti con l'esecutivo e trovare una linea comune
Il costruttore pronto a rivedere l'approccio sugli obiettivi Ue di produzione di auto elettriche

Da sinistra l'ad uscente di Stellantis, Carlos Tavares, con il presidente John Elkann

IL RETROSCENA

ROMA Prove tecniche di pace. I toni nei contatti tra gli sherpa di Stellantis e quelli del ministero delle Imprese, si erano già abbassati nelle scorse settimane. Ma che il clima sia cambiato, e che si possono mettere le basi per un accordo più ampio, Adolfo Urso l'ha compreso ieri, dopo la telefonata avuta con John Elkann. L'erede dell'Avvocato e primo azionista del colosso dell'auto avrebbe ipotizzato un diverso approccio in Europa sull'abbandono dei veicoli elettrici. È troppo presto per dire se Stellantis è pronto ad appoggiare in toto il governo italiano nella sua battaglia contro la Ue per prorogare lo stop ai modelli endotermici previsto nel 2035. Certo è che il costruttore non vedrà più l'elettrificazione come un mantra. Non avrà più l'approccio fideistico sul tema di Carlos Tavares, il ceo spinto alle dimissioni 48 ore fa.

È proprio da qui - dai rapporti che si sono avuti tra il gruppo e i governi, non solo quello italiano - che bisogna partire per capire che cosa ha portato gli azionisti a velocizzare l'uscita del manager portoghese. Tavares si è sempre focalizzato su una strategia di ottimizzazione dei costi, pronto anche a rimodulare produzioni e a ridurre personale per raggiungere l'obiettivo. Al governo italiano, come a quello italiano o spagnolo e francese, ha sempre ribadito due concetti: le strategie di un'azienda si decidono in base ai livelli di remunerativita; i Paesi europei devono sostenere l'auto elettrica, se non vogliono essere travolti dall'ondata cinese, sovvenzionata oltre il dovuto da Pechino. Di più, era anche convinto che prima o poi la Commissione avrebbe seguito una linea non differente dalla sua. Muovendosi in quest'ottica, era impossibile dialogare con governi, preoccupati soprattutto dalle ripercussioni della transizione su occupazione e tenuta sociale.

Il Comitato esecutivo ad interim per gestire la transizione, e che vede rafforzare il potere d'interdizione di Elkann nel gruppo, non modificherà il piano industriale lasciato da Tavares. Questo compito toccherà al nuovo ceo. Dovrà, invece, trovare soluzioni credibili per il mercato e gli stakeholders e chiudere tutti i nodi lasciati scoperti dal manager portoghese. Quelli che hanno portato alla sua uscita: il taglio della produzione in America che ha indispettito i concessionari; l'abbandono troppo repentino delle motorizzazioni ibride che hanno colpito maggiormente marchi come Fiat; i rapporti tesi con la politica che vanno ricostruiti. E non è un caso che l'uscita di Tavares è stata anticipata quando è stato chiaro a tutti che gli equilibri dell'Europarlamento si stavano spostando a destra rispetto alla scorsa maggioranza, mentre la Germania va al voto con sempre minori possibilità di riconfermarsi per l'esecutivo retto da Spd e Verdi.

Il prossimo 17 dicembre Elkann non parteciperà al tavolo già convocato al Mimit. Ma il presidente di Stellantis non solo manderà Jean Philippe Imparato, responsabile dell'Europa, ma avrebbe garantito che d'ora in avanti si farà personalmente garante nelle trattative tra governo e Stellantis. Urso e Elkann non sarebbero entrati nel dettaglio, ma l'agenda è chiara.

Rispetto al passato, l'esecutivo non pone più l'accento sul riportare la produzione domestica a un milione di auto. Detto questo, non vuole fare sconti sull'avvio della Giga factory a Termoli dove Stellantis è uno dei partner di Mercedes e Total; pretende l'installazione di una piattaforma per city car in Italia, che per esempio salverebbe uno stabilimento come Pomigliano; non vuole gestire una macelleria sociale.

AL TAVOLO

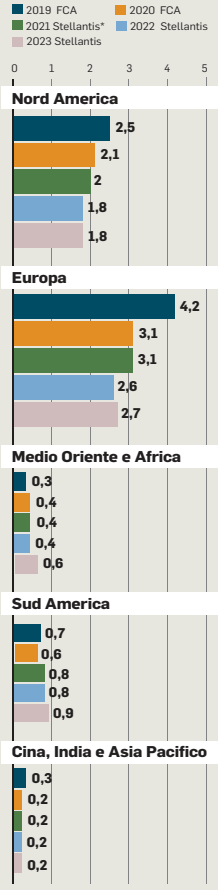
Dal canto suo, il gruppo italofrancese vuole lo sblocco al finanziamento della cassa integrazione per tutto il 2025 - che, in alternanza, potrebbe riguardare anche 20mila addetti - e vedere rimpinguati i contratti di sviluppo per i singoli impianti. Su questo capitolo il Mimit ha da tempo congelate alcune centinaia di milioni di euro. Di conseguenza, la base per un'intesa passa per un aumento della produzione da parte di Stellantis, che nel 2024 ha visto scendere al minimo storico di mezzo milione di veicoli assemblati. E con Elkann pronto a unirsi al fronte dell'Italia e degli altri costruttori per rivedere i target sull'elettrico, le incomprensioni con Palazzo Chigi sarebbero spazzate via.

Francesco Pacifico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le vendite globali di Stellantis

Milioni di unità vendute



*16 gennaio 2021:Nasce Stellantis (fusione Fca-Psa)

Fonte: Acea, Stellantis — Withub

ci. Ma non tutti i governi sono in grado di concederli (anzi molti non possono, persino la Germania è in difficoltà).

IL 2024 ANNO NERO DEL MERCATO DEI VEICOLI VERDI: POTREBBE ANDARE PEGGIO?

Non c'è però solo l'auto elettrica ad andare male. Anche le vetture a diesel e benzina registrano crolli continui nelle vendite. È pur vero che non c'è quasi incentivo a comprare un'auto a motore endotermico nel 2025, sapendo che dal 2035 questi modelli non avranno più mercato. Secondo un report di Moody's il settore quest'anno avrà un calo del 3,5 per cento nella produzione ed una previsione di tagli al personale tra 27 e 30 mila lavoratori entro il 2028.

A questo si aggiunge l'annuncio del colosso Bosch – non calcolato nel report – che prevede il licenziamento di oltre 5 mila lavoratori. Si tratta di previsioni che in qualche misura appaiono persino ottimiste, e che non tengono conto degli effetti sull'indotto che rischiano di essere pesantissimi. In Germania gruppi storici come Volkswagen e Mercedes, hanno annunciato la volontà di chiudere alcuni stabilimenti produttivi. Anche la Ford ha annunciato che taglierà in Europa 4 mila posti, circa tremila dei quali in Germania. Per i tedeschi si tratta di un vero choc. Se non è l'anno nero dell'automotive, sarà solo perché il prossimo potrebbe essere anche peggiore dell'attuale.

LA CINA E IL LOW COST, L'EUROPA SI PREPARA ALL'INVASIONE?

L'altro aspetto di questa crisi riguarda il ruolo della Cina. Pechino è da oltre un decennio che investe in maniera massiccia nell'auto elettrica e in tutta la sua filiera. In pratica il Celeste impero ha strategicamente deciso nei suoi programmi di sviluppo industriale, di saltare una tecnologia (quella endotermica), e di puntare direttamente sull'elettrico, dove ormai ha raggiunto una qualità superiore a quella delle case automobilistiche occidentali.

Il marchio Byd ha superato Tesla nelle vendite globali, affermandosi come il principale costruttore elettrico al mondo. Le sovvenzioni statali e la debolezza del mercato interno, hanno portato ad una sovracapacità produttiva. E ora le vetture cinesi di alta qualità e basso prezzo, si preparano ad invadere i mercati occidentali. Secondo il Presidente della Confindustria, Emanuele Orsini, c'è il rischio di regalare l'intero comparto verde a Pechino. Che tra l'altro è diventata il principale produttore di batterie elettriche e un quasi monopolista nella produzione del Litio, che serve ad alimentare quelle stesse batterie.

LE MAXI MULTE DELL'UNIONE EUROPEA ALL'INDUSTRIA DARANNO IL COLPO FINALE?

La capacità dell'Europa di farsi male da sola, sta tutta racchiusa nel regolamento europeo che dal prossimo primo gennaio rischia di costringere le case automobilistiche a pagare multe mostruose, tra i 15 e i 17 miliardi di euro, per non aver rispettato gli obiettivi complessivi di taglio di emissione per le loro auto. Le multe che, senza interventi, scatteranno dal 1° gennaio ,saranno inevitabili poiché i target di emissioni consentiti non saranno raggiunti.

Andrea Bassi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL MATTINO
BEEP BEEP
motori.ilmattino.it
E senti subito il rombo.

IL GIORNALE DI DOMANI TI ARRIVA LA SERA PRIMA
Già a partire dalla mezzanotte puoi leggere la versione integrale de Il Mattino su tablet, smartphone e PC.
Per saperne di più vai su shop.ilmattino.it o scarica l'applicazione dal tuo app store.

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

La crisi dell'automotive

(c) Ced Digital e Servizi | 1733215025 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

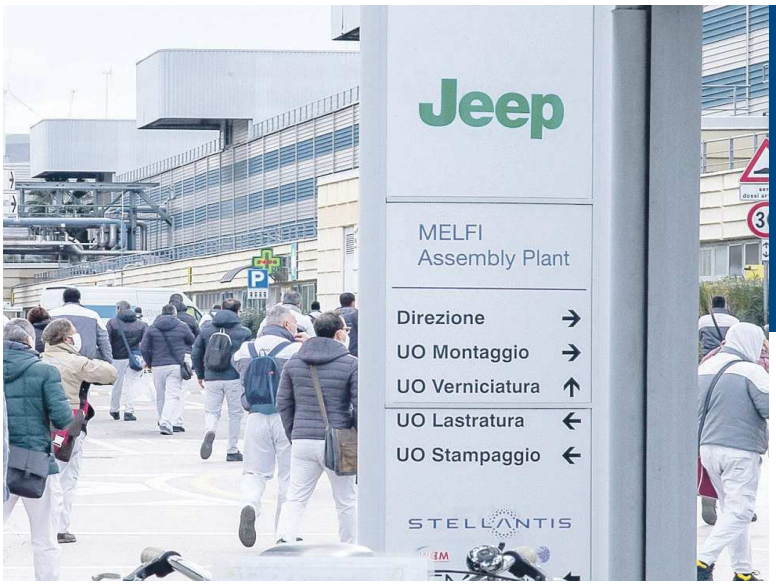
Pomigliano e Melfi polmone tecnologico punto di ripartenza

▶Lo stabilimento lucano è considerato il migliore in Europa ma è in Cig al 71%
Nella fabbrica campana cresciuta la produzione di Panda. La Tonale verso gli Usa

LO SCENARIO

Nando Santonastaso

Due stabilimenti gemelli, due storie in gran pate parallele, accomunate dall'appartenenza territoriale ad un Mezzogiorno cresciuto qui molto più e molto prima che le statistiche ne prendessero atto. Pomigliano e Melfi, distanti circa 150 km l0uno dall'altro, fiori all'occhiello della sfida di Sergio Marchionne a pregiudizi e stereotipi sul Sud e sulla sua presunta indifferenza a cambiare passo. Investimenti importanti, sviluppo tecnologico all'avanguardia sul piano internazionale, piattaforme innovative che hanno fatto persino scuola oltre Oceano, a Detroit, quando erano gli ingegneri campani a spiegare ai colleghi e agli operai della General Motors il valore e l'importanza dei nuovi sistemi introdotti nelle fabbriche meridionali, WCM in testa (oggi ormai superato). Nell'era Stellantis, Pomigliano sforna il 60% di tutte le vetture prodotte in Italia o, se si preferisce, il 40% di tutti i veicoli nuovi "made in Italy", considerando nel totale anche i furgoni. È qui che dalla linea di montaggio della Pandina continua ad uscire un'automobile ogni 55 secondi, come da record raggiunto fin dai tempi di Marchionne, anche se inferiore per un numero di turni (e di giorni di lavoro) rispetto a quello raggiunto anni fa quando le auto si vendevano come panini e il sito partenopeo conquistò (nel 2012) il titolo di miglior stabilimento d'Europa nel Gruppo. A Melfi, uno degli impianti d'auto più automatizzati d'Europa, si contano 230 robot nello stampaggio, 66 per le operazioni di verniciatura e 36 dedicati al montaggio delle auto. Melfi, inoltre, costituisce un patrimonio industriale dell'intero Mezzogiorno anche perché è una «fabbrica green»: entro 18 mesi, infatti, è prevista l'inaugurazione di una centrale energetica a biogas con la quale Stellantis trasformerà in energia pulita gli scarti dell'agricoltura. Si tratta di un investimento di circa 35 milioni di euro, il primo di cinque analoghi in Italia, che vedrà la luce nella primavera-estate del 2026 assieme alla ricollocazione di un vastissimo impianto di pannelli fotovoltaici sui tetti dei capannoni, con un investimento di una settantina di milioni di euro.



CINQUE MODELLI GREEN

A Melfi è stato confermato il piano che prevede la produzione di cinque nuovi modelli full electric tra il 2025 e il 2026 ma in questi giorni la produzione è ridotta al lumicino

I «GEMELLI»

Vite parallele, si diceva. I due stabilimenti meridionali di Stellantis condividono infatti anche un'altra caratteristica importante: esportano auto in America. Melfi spedisce oltre oceano ancora qualche centinaio di Renegade e di Fiat 500 mentre da Pomigliano vengono imbarcate sulle navi-bisarca di Grimaldi sia l'Alfa Romeo Tonale che la sua gemella yankee, la Dodge Hornet.

Il futuro è l'argomento del giorno, e non potrebbe essere diversamente. In Campania è tornata la Cassa integrazione, in Basilicata si è intensificata (-71% il calo di produzione degli ultimi anni). A Pomigliano, da gennaio a settembre, sono peraltro uscite 11lmila Pandine, con un brillante +17% rispetto allo stesso periodo del 2023, un numero comunque sufficiente per far mantenere a questo modello per il dodicesimo anno consecutivo il titolo di auto più venduta in Italia (allo stabilimento intitolato a Giovan Battista Vco la Pandina resterà almeno fino al 2029). I sindacati vorrebbero qualche certezza in più su una nuova missione produttiva (si dice che potrebbe arrivare se Stellantis allargherà anche all'Italia la piattaforma small già presente in Francia e Spagna) ma intanto bisogna fare i conti con le cifre modeste dell'export proprio verso gli Usa: nei primi nove mesi del 2024 la linea d'assemblaggio di Tonale e Hornet registra una riduzione del 45% degli esemplari prodotti e la flessione ha portato già nelle ultime settimane di marzo alla produzione su un unico turno (150 vetture sul turno) e a un ricorso della cassa integrazione di ben 36 giorni, con ripercussioni negative sia all'interno della fabbrica che sull'indotto (ieri la protesta di una delle aziende della movimentazione auto che ha lavoro garantito solo fino al 31 dicembre 2024). Inoltre, a Pomigliano negli ultimi tempi è intervenuta una flessione produttiva anche sulla linea Panda dove si sono registrati 10 giorni di cassaintegrazione e una riduzione degli esemplari prodotti per turno a quota 320 pezzi.

CINQUE MODELLI

A Melfi è stato confermato il piano che prevede la produzione di cinque nuovi modelli full electric tra il 2025 e il 2026 ma le preoccupazioni segnano questi giorni in fabbrica, dove ora regnano i contratti di solidarietà e la produzione è ridotta al lumicino. Eppure, è proprio qui che è in arrivo una importante novità tecnologica: è tutto pronto per avviare da marzo la produzione della prima vettura italiana di Stellantis sul nuovo pianale STLA Medium. Sarà un modello a marchio francese, una DS, la linea premium di quella che una volta era Peugeot-Citroen, e sarà una berlinona di rappresentanza lunga oltre 5 metri (in fabbrica la chiamano "la barca") e con la capacità di viaggiare in elettrico per ben 750 chilometri. Se ne produrranno poche, si dice fra le 5 e le 10.000, ma i margini dovrebbero essere garantiti da prezzi elevati poiché il listino partirà da quota 70.000 euro. La DS nel corso del 2025 sarà affiancata dall'arrivo dell'attesissima Jeep Compass, anch'essa elettrica e sempre su piattaforma Medium, che a inizio 2026 sarà affiancata dal modello ibrido. Si prevede che i 5 nuovi modelli garantirebbero a Melfi in un paio di anni circa 250.000 pezzi all'anno. Obiettivo che molti ritengono irrealistico anche perché quest'anno dallo stabilimento lucano non usciranno più di 80.000 auto. Sicuramente una inezia di fronte al picco di oltre 400.000 pezzi raggiunto nel 2017 ai tempi di Marchionne grazie alla massiccia esportazione delle piccole Jeep Renegade verso gli Stati Uniti. «Oggi sforniamo in media 750 auto a settimana - dice un sindacalista -, anni fa ne facevamo ben più di mille al giorno».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista **Luigi Sbarra (Cisl)**

«Piano industriale credibile modelli da produrre in Italia»

Segretario Sbarra, il sindacato chiede discontinuità a Stellantis dopo l'uscita di scena di Tavares. Cosa vuol dire esattamente?

«Le dimissioni di Tavares devono determinare una svolta, un cambio di passo verso un piano industriale credibile, coraggioso e socialmente sostenibile di Stellantis nel nostro Paese – risponde Luigi Sbarra, segretario generale della Cisl -. Bisogna tornare agli impegni presi e annunciati, assegnando nuovi modelli, alzando la capacità produttiva sui siti nazionali, rilanciando gli investimenti sulle nuove tecnologie, confermando la Gigafactory di Termoli, salvaguardando i posti di lavoro diretti e difendendo quelli dell'indotto. Ci aspettiamo una stagione molto diversa anche sul piano delle relazioni industriali, che in questi anni sono state mortificate».

Ma, nell'immediato, come si rassicurano i lavoratori che temono di perdere il proprio posto di lavoro?

«Bisogna innanzitutto finanziare e prorogare gli ammortizzatori sociali in scadenza. E poi investire, innovare, richiamare il Gruppo alla responsabilità sociale attraverso scelte concertate. È una questione di giustizia sociale, ma anche una priorità economica. Rilanciare la filiera dell'Automotive vuol dire dare impulso a un pezzo fondamentale del nostro tessuto industriale. Ma per farlo bisogna partire dalla qualità del lavoro".

La partita dell'auto si giocherà in Europa? E come, secondo lei? La transizione verso l'elettrico, ad esempio, va ritardata rispetto alla data del 2035?

«I problemi del settore sono evidenti in tutti i Paesi, come dimostra la chiusura di tre fabbriche della Volkswagen in Germania. La partita già si gioca in campo europeo. E l'avversario principale è l'ideologia che guida

certi processi trasformativi. Bisogna dare maggiore gradualità al cammino verso l'elettrico, e costruire fondi a sostegno di riconversioni che non determinino un bagno di sangue occupazionale. La transizione è una grande opportunità ma, come indica Draghi, dev'essere accompagnata da investimenti massicci, epocali, capaci di riqualificare il lavoro e dargli maggiore protagonismo nelle dinamiche decisionali e produttive».

La componentistica rischia di pagare un prezzo pesante alla crisi in Germania, ci attende anche in questo settore un futuro di Cig?

«L'Automotive è un sistema complesso e come tutte le filiere stratificate non può essere governato a compartimenti stagni. Serve una politica industriale nuova, che sappia guardare in modo organico ad una costellazione di eccellenza composta da più di duemila imprese e 170mila addetti. Parliamo di realtà che hanno problemi di competitività a causa di costi energetici estremamente alti ma che non possiamo lasciar allontanare o delocalizzare. Nessuno chiede incentivi a pioggia ma chi dimostra di puntare sull'Italia e valorizza il lavoro va aiutato».

Lei è calabrese, uomo del Sud, l'area del Paese in cui si concentra più della metà della produzione di auto e in cui tra Pomigliano e Melfi esistono impianti di alta capacità tecnologica: come tutelare questo patrimonio?

«Le regioni del Mezzogiorno non possono fare a meno degli stabilimenti di Stellantis. Il destino di migliaia di famiglie dipende dal futuro di questi investimenti. Siamo stati noi a garantire all'epoca di Marchionne gli investimenti innovativi a Pomigliano e a Melfi, assumendoci la responsabilità di firmare accordi importanti per salvaguardare gli stabilimenti e l'occupazione. Bisogna rispettare i lavoratori che hanno accettato questa sfida, sbloccando gli investimenti, governando le riconversioni e difendendo tutti i posti di lavoro».

Sono maturi i tempi per una convocazione dei sindacati a Palazzo Chigi sull'auto?

«È necessario che ci sia un coinvolgimento del Governo su una vertenza che riguarda il futuro industriale del Paese. La proprietà della multinazionale assicuri immediata disponibilità ad incontrare il sindacato, e il governo ed a confrontarsi in Parlamento come richiesto da molto tempo. Bisogna concordare e ridare slancio a progetti industriali che salvaguardino occupazione e produzione e investano concretamente negli stabilimenti italiani e nella transizione alle nuove tecnologie. Avendo anche chiaro in mente che incentivi e sostegni pubblici vanno dati a valle e non a monte di questi piani industriali. Il Governo, da parte sua, cominci a ripristinare le risorse del Fondo Automotive per il 2025. Ad ognuno la sua parte. Serve un accordo trilaterale per dare un futuro a un settore strategico per l'Italia e l'Europa».

n. sant.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

La crisi dell'automotive

(C) Ced Digital e Servizi | 1733215025 | 93.33.208.114 | sfoglia.ilmattino.it

Meloni: «Mps ora è risanata Difenderò l'indotto dell'auto»

▸La premier garantisce che su Bpm il governo è «neutrale» e farà «l'interesse nazionale» Affondo sui sindacati italiani: «Tavares? Dimesso per merito delle sigle di Usa e Francia»

LA GIORNATA

ROMA Delle scelte di una multinazionale come Stellantis, Giorgia Meloni, avrebbe preferito non parlare. Alla prima intervista dopo le dimissioni dell'ormai ex amministratore delegato Carlos Tavares, la premier però proprio non ha potuto sottrarsi. Un po' come con il settore bancario italiano in subbuglio per le mosse di Unicredit. Stavolta la premier si è trovata sia a rivendicare i risultati raggiunti dal governo sul Monte dei Paschi di Siena, sottolineando come sia stata «risanata» e «messa sul mercato» per parti, come frutto di politiche «fatte in maniera seria»; sia a spiegare le mosse del secondo gruppo bancario italiano che stanno coinvolgendo Bpm. «L'operazione è un'operazione di mercato» spiega Meloni, anche se il governo con delle «valutazioni assolutamente neutrali» avrebbe «degli strumenti per intervenire qualora dovesse rilevare che l'operazione non rientra nell'ambito dell'interesse nazionale». L'importante, conclude rinnovando la fiducia nel «giudizio di Giancarlo Giorgetti», è che «i grandi risparmi degli italiani» vengano controllati da «centrali che hanno il loro core business in Italia» per assicurarsi che qui vengano reinvestiti.

OSPITE DEL PROGRAMMA TV "QUARTA REPUBBLICA", LA PREMIER RASSICURA SUI RAPPORTI CON TAJANI E SALVINI: «L'ESECUTIVO NON CADRÀ»

STELLANTIS

Un approccio «neutrale» che Meloni declina anche parlando dell'automotive. «Faremo del nostro meglio per difendere i livelli occupazionali e l'indotto» scandisce infatti parlando a Quarta Repubblica, su Rete4, e ricordando che è già previsto un tavolo a metà dicembre e che comunque l'intenzione del governo è affrontare la partita «ad un altro livello». Roma, ragiona la premier, «è alla testa di un gruppo di 15 Paesi che vogliono rivedere la fine del motore endotermico». Uno spirito, quello di tutelare i lavoratori, che Meloni pare testimoniare anche evitando di andare allo scontro con il presidente John Elkann, che tutti i partiti invocano per un'audizione in Parlamento e che Matteo Salvini non tutela affatto dicendosi «offeso dalla sua gestione». «Ci parliamo da due anni» dice invece la premier, che però non evita di utilizzare il caso Stellantis per rifilare una nuova stoccata ai sindacati nostrani. «Non entro nel merito delle scelte - è la tesi di Meloni rispetto all'addio di Tavares - ma credo sia figlio di alcune battaglie sindacali molto forti fatte dai sindacati americani e francesi, quello italiano invece è stato un po' afono. Vediamo cosa accadrà».

Giorgia Meloni ieri è stata intervistata a Quarta Repubblica, su rete 4. La premier ha rivendicato «neutralità» e «serietà» nell'approccio alla politica industriale del Paese

I SINDACATI

Sui sindacati scesi in piazza contro la Manovra, su Maurizio Landini e sull'asse rinsaldato con una «certa classe dirigente» caratterizzata «dall'irresponsabilità», invece, la leader di FdI sembra avere molto da dire. «I toni si alzano quando gli argomenti sono deboli» sostiene Meloni che legge nella durezza delle contestazioni la difficoltà del leader della Cgil a riempire le piazze e a spendersi per «rivendicazioni di contenuto». Un gancio, questo, utile per tornare a incensare in diretta tv i risultati del suo esecutivo a favore dei salari bassi e - «se l'economia lo permetterà» - per mettere nel mirino la classe media: «sarà la prossima priorità». Rigettate, ovviamente, le contestazioni di chi come Elly Schlein prova ad incalzarla sui tagli alla sanità: «Quando sento dirlo, un po' mi vergogno per lei, come sempre quando i politici devono mentire».

La premier se la prende con «l'intellighenzia di sinistra» che in questi due anni avrebbe voluto «fare uscire di testa la Meloni». «Direi che le cose sono andate diversamente» sottolinea, puntualizzando di essere consapevole da sempre che avrebbe «avuto contro certi ambienti», di non voler «cadere nella trappola» del racconto della politica contro la magistratura e di essere determinata a portare a compimento il modello Albania. «Funzionerà - è la promessa - Io non prendo impegni che non ritengo di poter mantenere. Ci sono delle soluzioni. Ci sto lavorando».

Una battuta, infine, Meloni la destina alle increspature nel rapporto con i vicepremier Antonio Tajani e Matteo Salvini («litighiamo la mattina e beviamo un bicchiere di vino insieme la sera») rassicurando gli elettori ma ammettendo qualche passo falso: «Sappiamo la responsabilità che abbiamo sulle spalle, qualche inciampo ogni tanto c'è - confessa - ed è anche fisiologico».

Francesco Malfetano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Mattarella alle toghe: rispetto dei propri limiti

L'INTERVENTO

ROMA «I magistrati devono essere soggetti solo alla legge. Bisogna garantire la separazione della magistratura contabile e quella amministrativa». Così Sergio Mattarella, parlando della Corte dei Conti, ieri è tornato a difendere l'assoluta autonomia dei magistrati contabili, pur non rinunciando a un richiamo a restare sempre nei propri confini. Più in particolare, ricevendo ieri al Quirinale i nuovi Referendari (i magistrati che ricoprono la qualifica iniziale sia nei tribunali amministrativi regionali sia nella Corte dei conti) il presidente della Repubblica ha tenuto a ricordare ancora una volta il ruolo «indispensabile» della magistratura contabile come «garante imparziale della corretta gestione delle risorse pubbliche». Una premessa importante da parte del capo dello Stato in un momento in cui le toghe, nell'accezione più larga, si sentono sotto attacco da parte del governo.

L'EQUILIBRIO

Il presidente però sviluppa un ragionamento complesso nel quale entra anche la richiesta ai magistrati di mostrare attenzione a un problema che spaventa da anni gli amministratori locali, cioè la cosiddetta «paura della firma». Per questo ai giudici, infine, Mattarella ha anche chiesto «equilibrio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La destra di governo celebra i futuristi: un modello di innovazione politica

L'EVENTO

ROMA Guai a ripetere l'operazione Tolkien. Ossia a rendere con troppa faciloneria i futuristi una bandiera della destra di governo, come fu fatto quando alla Galleria Nazionale d'arte Moderna tutta la nomenklatura dei fratelli e delle sorelle d'Italia, Giorgia Meloni compresa, si precipitarono alla mostra in onore dell'autore del «Signore degli anelli». Stavolta, al doppio lancio (mattina e sera) della rassegna «Il tempo dei futuristi», sempre alla Gnam, Meloni non c'è. Magari ci andrà privatamente chissà quando, e intanto la sua assenza racconta la voglia di non forzare troppo. Anche perché la storia dice che il movimento di Marinetti è stato già nel '900 era oltre le ideologie di quel momento storico.

C'è un po' di destra intellettuale e politica, ma neanche tanta, nel Marinetti Day (che morì il 2 dicembre del '44). Ovviamente ecco Alessandro Giuli, il quale ha ereditato da Gennaro Sangiuliano l'idea di questa rassegna che ha suscitato polemiche ma ora «basta con la rissa in galleria», dice il ministro citando il titolo dello stupendo quadro di Umberto Boccioni; il sottosegretario Mazzi che entra alla Gnam conversando con Mazza, il commissario governativo alla fiera del libro di Francoforte; Maurizio Gasparri che confida agli amici: «Il futurismo ha avuto la forza del Rinascimento, è stato un movimento nato in Italia e che si è diffuso in tutto il mondo»; Federico Mollicone, presidente della commissione cultura della Camera, che spiega quanto Marinetti e compagnia avessero «prefigurato il mondo d'oggi»; e via così. E i creativi e gli intellettuali della destra?

Ecco Osho che indossa un gilet disegnato alla Balla e che in serata tiene un talk su Marinetti che morì proprio in un 2 dicembre (del 1944). Ed ecco, scoppiettanti, futuristici, Marcello Veneziani e Giordano Bruno Guerri che animano un dibattito negli spazi della mostra, curata da Gabriele Simongini, su quel movimento che non smette di interrogarci.

GIULI INAUGURA LA MOSTRA A ROMA (MA LA PREMIER NON C'È) ED EVITA LE POLEMICHE: «BASTA CON LE RISSE»

Da oggi la mostra "Il tempo del Futurismo" alla Gnam di Roma

Ok, ma se non si vuole fare con i futuristi l'operazione Tolkien 2, ovvero annetterli alla destra, il che sarebbe impossibile anche perché già nel 1920 Marinetti aveva rotto con Mussolini e molti dei suoi colleghi e amici consideravano il regime fascista un tradimento della rivoluzione e comunque non avevano nulla neppure di vagamente moderato (anzi: «Est smodus in rebus poteva essere il loro motto», osserva Veneziani storpiando ironicamente il celebre modo di dire), perché la destra di governo pur senza troppi squilli di tromba ha voluto questa mostra?

Perché nel giro meloniano, come confidano alcuni suoi rappresentanti tra Palazzo Chigi e dintorni, circola questa convinzione profonda: noi siamo gli innovatori e la sinistra è la conservazione; noi sappiamo guardare il futuro e la sinistra si attarda nel passato; noi vogliamo cambiare le cose e confrontarci con il caos della contemporaneità e con una società in rapidissimo cambiamento anche industriale e - proprio com'era quella del primo '900 cioè del tempo dei futuristi - e la sinistra non ha visione perché ne ha avute troppe, e fallimentari, in passato.

GLI INNOVATORI

Dunque, per chi si sente innovatore e non passatista il futurismo - senza che ci sia bisogno di sbandierarlo troppo come vessillo identitario anche perché solo per citarne due tra tantissimi era apprezzato al massimo da Umberto Eco e da Maurizio Calvesi super-critico d'arte non certo collocabile a destra - non può che suscitare vera curiosità. La destra si sente pop, e il futurismo fu un fenomeno popolare («Sapeva entrare nella vita delle persone», dice Mollicone). Crede, o si atteggia a credere, che si può cambiare tutto (anche quella che la sinistra chiama «La Costituzione Più Bella Del Mondo» e non la vuole toccare perché è tutta maiuscola) e nessuno è stato più sanamente rivoluzionario di Marinetti e compagnia. È convinta che la trasformazione digitale e l'uso non sventato dell'intelligenza artificiale possano portare benefici e un simile atteggiamento verso le innovazioni tecniche e scientifiche aveva l'avanguardia del '900. Ritiene che in politica e nella PA (sburocratizzare!) va incrementata la rapidità, cioè servirebbe un «Nitrito di velocità» (uno dei dipinti migliori della mostra, firmato Balla, 1932) o per dirla alla Marinetti: «Con la velocità, nella velocità, dalla velocità, sprizzerà la luce. Veloluce! Veloluce!». Certo, il futurista d'oggi per Giorgia è Elon Musk e lo sarebbe ancora di più - Marinetti questa complicazione non l'aveva - se non facesse figli con la maternità surrogata che il governo meloniano ha dichiarato reato universale.

Mario Ajello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7e9426c16e9a53a48a837e956fc73efc

Primo piano | Il lavoro a rischio

Gli addetti della Trasnova, azienda dell'indotto che si occupa della logistica, hanno protestato ieri mattina a Pomigliano per il mancato rinnovo del contratto da parte di Stellantis. Sono 90 gli operai che perderanno il posto di lavoro a Pomigliano e 650 in tutta Italia.
In mattinata è arrivato ai cancelli di Stellantis per solidarizzare con gli operai anche l'ex premier e leader dei 5 Stelle Giuseppe Conte

Stellantis di Pomigliano
La protesta scatta all'alba
«No ai tagli dell'indotto»

Gli operai Trasnova hanno bloccato l'ingresso dei camion dei fornitori L'ex premier Conte: il nuovo Ceo dovrà rilanciare la produzione italiana

È scattata alle 6 di ieri mattina la protesta dei 90 lavoratori della Trasnova, l'azienda dell'indotto di Stellantis Pomigliano addetta in fabbrica alla movimentazione e alla logistica. Blocco dell'ingresso merci e dei camion di fornitori fermi all'esterno dello stabilimento senza poter effettuare le consegne dei componenti. Con loro anche alcuni lavoratori dei siti di Cassino e Melfi. Per effetto della decisione di Stellantis di non rinnovare il contratto alla scadenza del 31 dicembre, in 650 perderanno il posto di lavoro, 90 dei quali a Pomigliano d'Arco. «Da gennaio saremo senza lavoro — spiega Francesco, uno dei manifestanti —. A Pomigliano d'Arco siamo 90, ma in tutta Italia 650 lavoratori rischiano di restare senza futuro. Stellantis ha già sostituito il nostro lavoro con operai interni. Oggi tocca a noi, ma domani potrebbe toccare ai colleghi del Vico. Dobbiamo restare uniti».

Le reazioni

La Fiom chiede una rapida soluzione: «Non è più il tempo di aspettare — afferma Mauro Cristiani, segretario generale Fiom di Napoli — è necessario un intervento urgente per tutelare l'occupazione e bloccare i licenziamenti». La protesta ha ricevuto solidarietà e supporto di diversi parlamentari: al loro fianco, oltre ai rappresentanti sindacali di Fismic e Fiom, sono infatti arrivati anche una decina di parlamentari, deputati di Pd, M5S e Avs. Ma soprattutto è arrivato in tarda mattinata, il presidente del M5S, Giuseppe Conte. «Il governo ha tolto 4,6 miliardi per l'automotive — ha detto Conte dopo aver ascoltato le ragioni degli operai — per destinarli ad armi e difesa. Tutto questo non va assolutamente bene e noi non vogliamo inviare armi, i lavoratori non lo chiedono, i cittadini non vogliono nuove armi: vogliono lavoro, vogliono sicurezza. Per quel che riguarda il loro futuro e con i nostri emendamenti vogliamo che siano ripristinati questi fondi destinati all'automotive — ha aggiunto il leader 5 Stelle — ma soprattutto ci batteremo anche in Europa per un fondo Shure che accompagni la transizione nel campo dell'automotive con cento miliardi in due anni. Abbiamo già l'emendamento e chiederemo una variazione di bilancio. Quello che sta succedendo ai lavoratori Trasnova — ha sottolineato ancora il leader pentastellato — potrebbe succedere in tante altre aziende e tocca direttamente il futuro dello stabilimento Stellantis di Pomigliano. Chi verrà al posto di Tavares dovrà presentare un piano industriale che rilanci gli stabilimenti italiani e il loro indotto e non prediligere come fatto finora quelli francesi».

La Fiom
«Non è più tempo di aspettare, occorre intervenire e bloccare i licenziamenti»

L'appello del sindaco

Sulla sorte dello stabilimento Giambattista Vico da tempo si teme il peggio ed il clima è molto teso. Preoccupata anche l'amministrazione comunale locale che anche ieri, così come nei giorni passati ha fatto sentire il proprio supporto agli operai Trasnova: il sindaco di Pomigliano Raffaele Russo e l'assessore al lavoro Marianna Manna chiedono che Stellantis «torni sui propri passi sul rinnovo della commessa con Trasnova. Come amministrazione comunale siamo pronti ad ogni iniziativa utile che possa in questa vicenda perorare la causa dei lavoratori tutti».

Sindacati e politici

I parlamentari campani del Pd Sarracino e Arturo Scotto chiedono «ad horas la convocazione urgente di un tavolo istituzionale presso i ministeri competenti». Per Felice Iossa, della direzione nazionale del Psi «gli stabilimenti Stellantis nel Mezzogiorno, e in particolare quello di Pomigliano, necessitano di un piano industriale serio, che non penalizzi l'industria italiana favorendo quella di altri Paesi». Sul dopo Tavares, intervengono anche i sindacati. Giovanni Sgambati, segretario generale della Uil Campania, chiede al Governo di non chiamarsi fuori e che per «Stellantis si faccia presto e bene, perché è troppo importante questo settore industriale del Paese». Il segreta-

Consiglio regionale

Il Pd di Caserta esclude Oliviero e altri dirigenti

La commissaria del Pd di Caserta, Susanna Camusso, appena prorogata nell'incarico, ha ricusato nove richieste di adesione. Tra gli esclusi, il presidente del consiglio regionale Gennaro Oliviero (che ora dovrà decadere anche dal gruppo); il sindaco di San Nicola la Strada Vito Marotta; Massimo Schiavone, già candidato alle ultime Europee con quasi 11 mila preferenze; l'ex sindaco di Sessa Aurunca Silvio Sasso. Non rinnovate le iscrizioni di Fabio Civitillo e Agostino Navarra, entrambi consiglieri comunali di maggioranza a Piedimonte Matese, che nei mesi scorsi hanno bocciato una mozione presentata dal capogruppo di minoranza Costantino Leuci, anche lui del Pd. Dunque, si è conclusa la fase di certificazione delle iscrizioni avviata dopo il commissariamento. «Una scelta di ricostruzione del partito —ha detto la commissaria — dopo una lunga e difficile stagione che aveva comportato anche il non svolgimento del congresso». Gli iscritti certificati sono 4068.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'editoriale

Foschi scenari per il Meridione

di **Enrico Cardillo**

SEGUE DALLA PRIMA

In questo scenario la Stellantis di Tavares è stata l'esempio più significativo di un approccio demenziale alla crisi del settore auto. Il Mezzogiorno è dentro questa crisi, ne è l'epicentro, considerando che nel 2024 qui si concentra — con un vertiginoso calo rispetto al 2023 — il 54% della produzione auto e circa 300 mila addetti (compreso la componentistica). La Campania soffre a Pomigliano d'Arco (Stellantis) e, come conseguenza della crisi italiana ed europea del settore, in tutta la Campania che contribuisce in maniera significativa ai 13 miliardi di valore aggiunto del settore nel Mezzogiorno. Dietro questi numeri si nascondono migliaia di cassintegrati, esodi di lavoratori incentivali, licenziamenti e, soprattutto, l'assoluta mancanza di prospettive. Ci sono più fattori che stanno incidendo sull'ulteriore appannamento industriale italiano e del Mezzogiorno e, quindi, dell'occupazione. L'industria automobilistica in Europa ed in Italia è stata uno dei motori primari dello sviluppo industriale del Novecento e ne ha segnato, finora, la capacità di creare lavoro, crescita, esportazioni, ricerca e sviluppo. Ancora oggi il comparto dell'auto vale il 3% del Pil europeo, circa 2,5 milioni di addetti. E questo settore, pensando ai suoi approvvigionamenti, contribuisce allo sviluppo di siderurgia, plastica, gomma, tessile, vetro, microelettronica. È evidente che si tratta davvero di un grande motore di sviluppo. La crisi del settore è figlia di un ritardo complessivo dell'industria europea alla capacità di competere, investendo in innovazione e sviluppo nei processi e nei prodotti, con Stati Uniti e, soprattutto, la Cina. L'Europa, con l'ultimo Parlamento e la sua Commissione, si è data una svolta ecologista (assolutamente legittima nel principio) senza calibrare realisticamente il periodo transitorio (nel 2035 non saranno più prodotte auto con motore endotermico), avviando la produzione solo di vetture ibride ed elettriche. Questa decisione ha

rio della Cgil Campania Nicola Ricci tiene a sottolineare che «il fallimento di Tavares non si può scaricare su Pomigliano d'Arco e su una delle filiere più importanti del settore auto nel nostro Paese». «Stellantis — commenta Crescenzo Auriemma, segretario generale Uilm Campania — deve riprendere il confronto con il sindacato ed il Governo, partendo da investimenti

Gli operai dello stabilimento di Pomigliano d'Arco temono che dopo i tagli all'indotto possa toccare anche alla produzione

e prodotti che rimettano in moto il sistema industriale dell'auto in Italia. Non possiamo più reggere la crisi che ci attanaglia con cassa integrazione e licenziamenti». E il numero uno della Fim di Napoli Biagio Trapani auspica che «il Cda Stellantis avvii da subito la ricerca di un nuovo Ceo che possa portare nuova energia e visione strategica all'azienda».

Paolo Picone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Vendite in declino

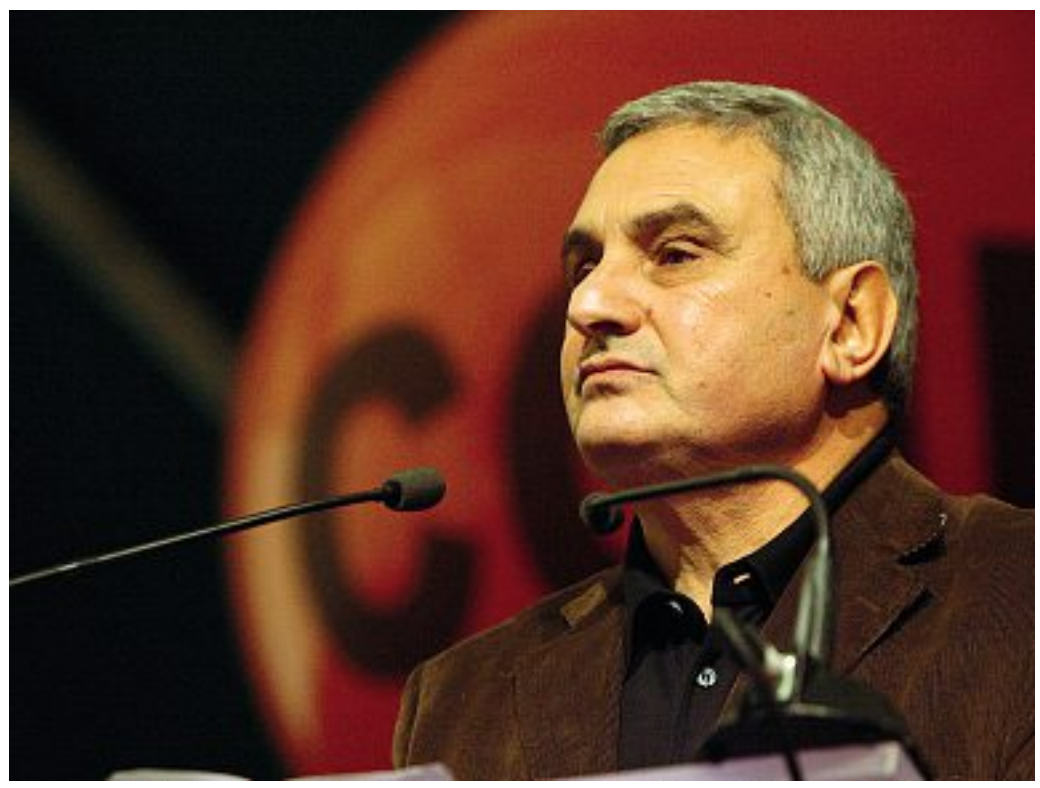
● Gli ultimi dati relativi all'andamento del mercato italiano dell'auto confermano le difficoltà di Stellantis, anche se è stata soprattutto l'America il punto debole della gestione Tavares. A novembre i gruppo ha venduto in Italia 30.817 vetture, il 24,6% in meno dello stesso mese del 2023. La quota di mercato è in calo dal 29,3% al 24,7%. Negli undici mesi le immatricolazioni del gruppo sono state 428.205 auto, con una flessione del 9,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e la quota è scesa dal 32,4% al 29,4%. Un nuovo dato negativo in un anno che chiude con il peggiore risultato: produzione con solo 500mila unità e tanta cassa integrazione, da Mirafiori a Pomigliano, dove lo stop è previsto dall'11 dicembre all'8 gennaio. In Europa, a ottobre il gruppo ha venduto 150.346 auto, il 16,7% in meno dello stesso mese dell'anno scorso

L'intervista

di **Claudio Mazzone**

Gravano, ex Cgil: «Ora fronte comune sinistra e istituzioni a difesa del settore»

«La protesta tedesca ci dice che il dramma è europeo»



Sindacalista Michele Gravano è stato segretario generale della Cgil Campania e della Cgil Calabria e coordinatore di Articolo 1

«La sinistra deve dimostrare di fare quello che ha fatto in passato sostenendo l'azione dei lavoratori e dei sindacati non solo a Pomigliano ma in Italia e in Europa». A dirlo è Michele Gravano, per decenni impegnato nella Cgil, come segretario generale in Campania e in Calabria, poi in Articolo 1.

Perché la sinistra sembra in difficoltà nel rappresentare gli operai e le vertenze del mondo del lavoro?

«Penso che il momento attuale sia molto complesso e che Elly Schlein, Giuseppe Conte e tutte le opposizioni stiano invece ponendo il problema della crisi dell'auto nel contesto nazionale e in quello europeo ribadendolo nella formazione della nuova commissione».

Ormai non basta protestare per risolvere questi problemi strutturali di portata continentale?

«La crisi dell'automotive non è un problema della sinistra, di Pomigliano, di Napoli o della Campania. È un problema dell'Italia e dell'Europa. La lotta ad oltranza annunciata da IG Metall, il sindacato dei metalmeccanici tedeschi, dovrebbe farci riflettere».

Perché?

«Questo tipo di lotta non è mai stata fatta dalla classe operaia tedesca, è un segnale della profondità della crisi del settore dell'auto che è europea. A questo deve rispondere la nuova Commissione di Ursula von der Leyen».

E il governo italiano?

«Per certi versi è costretto a porsi il problema di questa crisi e lo sta facendo anche se ancora in maniera inadeguata e timida. Per ora lo fa solo in maniera polemica contro Stellantis e invece in questo momento ci sarebbe bisogno di una concordia nazionale per fronteggiare, in Italia e in Europa, una crisi drammatica che avrà effetti pesanti anche nel Sud».

Cosa fare?

«Bisogna attrezzarsi, le proteste di ieri sono i primi segnali che arrivano dall'indotto. Il problema si acuirà quando i tagli arriveranno alla produzione e allora la sinistra napoletana e le istituzioni dovranno dimostrare di saper ripetere ciò che hanno fatto in passato».

Produzione a rischio
Le manifestazioni di ieri sono i primi segnali che arrivano dall'indotto Il problema si acuirà quando i tagli arriveranno alla produzione con effetti pesanti al Sud

Come?

«Sinistra napoletana e istituzioni locali hanno fatto fronte comune davanti alle crisi salvaguardando il sito di Pomigliano e l'indotto sia nella prospettiva industriale che aiutando gli operai. Ricordo che la giunta Bassolino sforò il Patto di Stabilità decidendo di stanziare risorse per aumentare la cassa integrazione nazionale, tutelando così il salario operaio. I beneficiari furono oltre 10 mila. Lo stesso bisogna fare ora e un esempio può essere la vicenda Whirlpool».

Qual è l'analogia con Whirlpool?

«In quella vertenza si è palesata una forte unità istituzionale, dal Comune al Governo passando per la Regione. Ricordo che Giuseppe Conte, allora primo ministro, incontrò gli operai a Palazzo Chigi. Quella stessa unità è necessaria oggi per mettere in campo misure per sostenere i salari e tutelare i lavoratori e le imprese anche dell'indotto».

Quanto pesa l'assenza di una vera politica industriale e di una visione prospettica che tenga conto dei cambiamenti in corso?

«C'è bisogno di fare fronte unico in Italia e in Europa per le prospettive industriali dell'auto. Su questo i parlamentari europei napoletani e meridionali devono farsi portavoce di una forte iniziativa per un incontro a Bruxelles delle rappresentanze dei lavoratori italiani di Stellantis e dell'indotto. È successo con gli agricoltori perché non dovrebbe accadere con i metalmeccanici».

E i sindacati?

«In passato quello che dovevamo lo abbiamo fatto. Sugli attuali dirigenti sindacali c'è una responsabilità enorme e bisogna stargli vicino perché questa dell'auto è una delle vertenze più difficili di sempre».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La crisi
«La cronaca ci dice che nel Mezzogiorno e nel nostro paese la crisi del settore auto è acutissima aggravando le incertezze sul futuro degli stabilimenti e dei lavoratori»

sconvolto il mercato europeo, i consumatori, la filiera automotive, ed ha ulteriormente aperto spazi ai grandi produttori di veicoli elettrici, a guida autonoma e segnati da grandi contenuti di software. Ora la guerra dei dazi che si annuncia in Usa con Trump (a protezione dell'industria auto americana) e della Cina concorrono a fare ulteriori danni ad un'industria europea in forte ritardo nelle scelte strategiche. La Cina oramai produce in tanti altri paesi europei e conquista continuamente significative quote di mercato. L'Italia vanta un settore della componentistica che si è avvedutamente affrancato dalla mono fornitura Stellantis. Ma è dura se, dopo l'era Marchionne, Stellantis produce gran parte dei suoi modelli all'estero e viene definito un «marchio africano» (pensando al territorio dove ha spostato capacità produttiva) ed è un anello sempre più debole tra i produttori trascinando anche l'Italia in questo tracollo. L'Italia non è più Paese da produzione di 1,5 milioni di auto anno, ma di circa 400 mila. Insignificante. Stellantis, piuttosto che affrontare la sfida di anticipazione del nuovo modo di produrre auto, con Tavares, ha imboccato la strada di tagliare teste e ridurre costi con l'effetto paradossale di crollare nei ricavi, nel titolo (- 50% nell'ultimo anno), nel mercato americano dove ha sbagliato i nuovi modelli consegnando un nuovo mercato ai cinesi. Ora la cronaca ci dice che nel Mezzogiorno e nel nostro paese la crisi del settore auto è acutissima aggravando le incertezze sul futuro degli stabilimenti e dei lavoratori. Mentre Tavares, il dimissionario amministratore delegato di Stellantis che guadagnava 40 milioni l'anno, va via con una liquidazione da 100 milioni di euro (si dice), i lavoratori del settore vivono incertezze. Un grande aggravamento della questione industriale, soprattutto nel Mezzogiorno. Sono oltre 50 mila i lavoratori coinvolti in 34 tavoli di crisi presso il Ministero delle Imprese e del Made in Italy. Non c'è più tempo. Occorre, in Italia ed Europa, rilanciare le politiche pubbliche. È tempo di ritrovare il filo della politica industriale nazionale e di politiche europee capaci di stare nella manifattura 5.0 tenendo insieme le ragioni dello sviluppo e dell'ambiente. E se per il sindacato è sempre giusta la protesta, mai come oggi, è tempo della proposta. Una volta si diceva: dall'antagonismo al protagonismo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le scelte

Manfredi: troppi turisti? Meglio, preferisco avere una città piena ma ricca

Il sindaco, da presidente Anci, affronta il tema dell'overtourism Ma per Napoli parla di «crescita economica» e «posti di lavoro»

di **Paolo Cuozzo**

NAPOLI Quello dell'overtourism è stato uno dei temi maggiormente dibattuti nella tregiorni di Torino che ha incoronato Gaetano Manfredi presidente dell'Anci. Perché il turismo incontrollato, che si fonda solo su grandi numeri, si trascina spesso un deficit di servizi offerti dalle città, ma sopratutto il mastodontico problema nazionale dell'assenza di alloggi in quanto chi ha una casa disponibile preferisce trasformarla in B&B, casa vacanze e vie dicendo, guadagnandoci molto di più; a discapito, però, di chi cerca una casa in affitto a prezzi accettabili, quindi giovani coppie, studenti fuori sede e così via.

Eppure, vedendo la cosa dall'«osservatorio» di Palazzo San Giacomo, quindi nei panni di sindaco di Napoli a non di presidente dell'Anci, Manfredi nella città che amministra non può che vedere il bicchiere assolutamente mezzo pieno, se non pieno del tutto: «Stiamo vivendo — afferma infatti — una grande crescita economica della città e ciò significa lavoro per decine di migliaia di persone e crescita del reddito. Il turismo porta presenze ed io preferisco una città piena, anche troppo piena, piuttosto che una città vuota e povera».

In vista delle festività natalizie, per cui si annunciano importanti flussi turistici in città — al punto che c'è chi comincia a chiedere, in Consiglio comunale, l'introduzione di un ticket per entrare in centro così da provare a snellire la folla, che spesso diventa calca; o dove le strade dei pastori di San Gregorio Armeno sono percorribili a senso unico a piedi — il sindaco rilancia dicendo che «dobbiamo sempre più spingere sull'organizzazione dei servizi» rimarcando che «la responsabilità dei controlli di sicurezza sui B&B dipende anche da norme nazionali che oggi non ci sono e quindi noi sempre di più stiamo lavorando sull'emersione: con il codice unico abbiamo, entro fine anno, la possibilità di regolarizzare tutti i B&B e credo, pertanto, che chi verrà a Napoli troverà una città accogliente, sicura e anche in grado di includere tutti».

Meloni e Foti

Di problemi collegati al problema degli affitti, Manfredi ne parlerà con la premier Meloni. Non subito, però, ma dopo la Finanziaria. «Stiamo discutendo con il Mef sui provvedimenti della Finanziaria e abbiamo un'interlocuzione sia con la Ragioneria dello Stato che con il ministero dell'Economica — spiega l'ex rettore —. Con la presidente Meloni mi vedrò con il nuovo anno e le presenteremo dei dossier, che stiamo preparando come Anci, su una serie di temi che riguardano argomenti che vanno dalla casa all'attenzione ai trasporti, aspetti oggi caldi per la vita delle nostre città». Presto Manfredi incontrerà anche il neo-ministro Tommaso Foti che ha preso il posto di Raffaele Fitto al dicastero per gli Affari europei, le Politiche di coesione e Pnrr e del Sud. Deleghe che interessano da vicino proprio Manfredi. E non solo per il Pnrr, ma perché chi ha la delega al Sud presiede la cabina di regia per Bagnol di cui il sindaco è commissario di governo. A cui l'ex rettore scrive un messaggi su *X*: «Le sfide che ci attendono sono tante: sulla scia della collaborazione istituzionale realizzata con Fitto, noi sindaci continueremo a percorrere la strada del dialogo e del confronto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dialogo istituzionale Il sindaco Manfredi con la premier Giorgia Meloni

La vicenda

● Gaetano Manfredi su Napoli, meta turistica oramai fissa, si dice soddisfatto: «Stiamo vivendo — afferma infatti — una grande crescita economica della città e ciò significa lavoro per decine di migliaia di persone e crescita del reddito. Il turismo porta presenze ed io preferisco una città piena, anche troppo piena, piuttosto che una città vuota e povera»

Nomine

UniCredit Leasing Saulino è il nuovo ad

«Il Cda di UniCredit Leasing, società del gruppo UniCredit tra i leader in Italia nella locazione finanziaria, ha nominato Salvatore Saulino (*foto*) nel ruolo di ad». Saulino, prosegue una nota, «opera nel Gruppo UniCredit da oltre 25 anni e ha recentemente ricoperto il ruolo di responsabile corporate business della Region Sud». Nato a Napoli, Saulino è laureato in Scienze Economiche e Bancarie presso l'Università di Siena «ha iniziato la sua carriera professionale nell'allora Credito italiano come consulente finanziario, misurandosi poi nel corso degli anni in posizioni sempre più sfidanti».

Confindustria

Basile leader dei Giovani della Campania

Francesco Basile (nella *foto*), amministratore unico di Base House — azienda specializzata in infrastrutture, reti tecnologiche, costruzioni civili, industriali e stradali — nonché vicepresidente di Ance Avellino, è stato eletto alla guida del Comitato Giovani imprenditori di Confindustria Campania per il quadriennio 2024-2028. Basile subenra a Vittorio Ciotola.

Orario prolungato

X Factor, Linea 1 giovedì fino alle 2 di notte

Cantante Manuel Agnelli

«In occasione della manifestazione musicale che si terrà giovedì 5 dicembre 2024 in piazza del Plebiscito (la serata finale di "X Factor", *ndr*) Anm prolunga fino alle 2 di notte il servizio della metropolitana Linea 1 in aggiunta alla Funicolare centrale che effettua l'ultima corsa a mezzanotte e mezza», è quanto si legge in una nota di Anm. «Questo consentirà a turisti e cittadini di poter godere dello spettacolo canoro senza utilizzare l'automobile o lasciandola in uno dei parcheggi che interscambiano con la metro — Colli Aminei, Frullone e Brin — che rimarranno aperti». La finale di "X Factor" è uno degli eventi più attesi della stagione televisiva e musicale italiana. A dimostrarlo, oltre ai dati sugli spettatori del fortunato talent di Sky, c'è il fatto che i biglietti, messi a disposizione dal programma gratuitamente attraverso la piattaforma TicketOne il 30 ottobre, sono andati sold-out in pochi minuti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il film

Giovanni, il clown raccontato in «Criature»

Marco D'Amore interpreta l'educatore che con il circo a salvato decine di ragazzi

di **Chiara Marasca**

NAPOLI «La mia storia in un film? Ne sono felice, ma avverto anche un certo malessere per un'attenzione tardiva. Per troppi anni non sono stato preso sul serio, in tanti nelle istituzioni mi consideravano un po' un pagliaccio. Ma invece fare il clown per offrire ai ragazzi a rischio un diverso sguardo sul mondo è una cosa seria, molto seria». Giovanni Savino è l'educatore di strada di Barra, quartiere della periferia est di Napoli, alla cui missione si ispira il film della regista italofrancese Cécile Allegra, *Criature*, in sala il da giovedì.

Sullo schermo a indossare il suo naso rosso è Marco D'Amore. La sua storia è quella di un quasi ingegnere dei trasporti, «mi mancavano pochi esami alla laurea» che a un certo punto decide che vuole lavorare con i ragazzini che hanno abbandonato la scuola dell'obbligo per riportarli, grazie alla pedagogia circense, sul percorso che spetta loro di vivere: «È un metodo che esiste in tanti Paesi, dal Brasile alla Francia. Oggi, nella scuola che ci ospita, la "Scialoja Cortese Rodinò", abbiamo anche un tendone».

Giovanni Savino (*a sinistra*) e Marco D'Amore

Quel tendone da circo il protagonista del film lo sogna, ma non lo vede realizzato, perché si scontra contro muri che «si possono colorare ma non abbattere». È ancora così?

«Il film racconta un momento che risale a 12 anni fa. Lavoravo nel sociale già da qualche anno e rilanciai la onlus *Il tappeto di Iqbal*, che stava fallendo. Ne divenni presidente e chiamai a collaborare con me alcuni ragazzi che avevo seguito. Molti nel quartiere mi fecero aperto ostruzionismo, anche con minacce. E chi poteva sostenermi mi prese per pagliaccio. Ora non è più così, ma le difficoltà comunque non mancano».

Quali sono?

«Lavoriamo sul territorio da anni, ne conosciamo crepe e malessere. E siamo in grado di suggerire soluzioni. Ma raramente veniamo ascoltati o partecipiamo a tavoli operativi con le istituzioni».

Mi faccia un esempio.

«Le scuole devono restare aperte pomeriggio e sera. Ma non solo una, tante, solo così togliamo i ragazzini dalla strada. Sa che ci vorrebbe a Napoli? Un assessorato all'adolescenza, perché è la vera questione, in città, e i gravissimi fatti di cronaca degli ultimi mesi lo testimoniano».

Casi che hanno coinvolto più di un ragazzo di Barra, il quartiere dove lei opera…

«Sì purtroppo. Noi abbiamo salvato tanti ragazzi con il circo, negli anni, ma molti altri si perdono, sono refrattari a qualsiasi tipo di percorso. Ma non esistono ragazzi cattivi, esistono solo adulti che hanno fallito».

Quanti sono i ragazzi che fanno attività con voi e, nello specifico, cosa fate?

«Seguiamo tra i 200 e i 250 ragazzi, dai 6 ai 19 anni. Dalle 15 alle 17 facciamo doposcuola, poi attività di vario tipo. Prima soprattutto circo, ora principalmente basket sociale, anche con trasferte in Italia e all'estero».

Chi finanzia le attività?

«Il nostro principale finanziatore è Save the children: dal 2015 il nostro progetto è un "Punto luce" della Ong».

E il parkour?

«Lo abbiamo fatto per anni. Antonio Bosso, uno dei nostri ragazzi, è diventato un campione di questa disciplina e nel film *Criature* interpreta se stesso. Ora vive e lavora a Torino, in un'azienda che realizza proprio spazi per parkour. Sono felice che abbia trovato la sua strada».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano
La crisi dell'auto europea

11,746

LA CADUTA A PIAZZA AFFARI
Nel primo giorno di Borsa dopo le dimissioni di Tavares, il titolo Stellantis è caduto del 6,30%. Alla fine ha chiuso a 11,746 euro per azione

Stellantis cade (-6,3%) sul caso Tavares «In fase avanzata la nomina del ceo»

Il terremoto al vertice. Il titolo cade ai livelli più bassi degli ultimi due anni
Elkann: «Sono giorni difficili, era arrivato il momento di separare le strade»
Nominato il comitato esecutivo ad interim, la scelta dell'ad entro metà 2025

In uscita. Il Ceo dimissionario di Stellantis Carlos Tavares

Alberto Annicchiarico

La brusca uscita di scena di Carlos Tavares, 66 anni, da domenica sera ex ceo di Stellantis dopo 3 anni e 11 mesi di leadership indiscussa, ha lasciato un vuoto che ha avuto immediate ripercussioni sui mercati finanziari. Il titolo del gruppo, il quarto più grande al mondo, ha subito un calo vertiginoso di oltre il 6%, chiudendo a 11,75 euro, il livello più basso degli ultimi due anni. La capitalizzazione è scesa a 33,5 miliardi di euro, segnando un drammatico -44% su base annua. In serata il presidente John Elkann ha diffuso un video messaggio ai dipendenti.

Anche se nel corso della seduta il titolo Stellantis è arrivato a perdere il 10%, non tutti scommettono su un futuro negativo per il gruppo nato nel gennaio 2021 dalla fusione di Fca e Psa. Goldman Sachs ha ribadito il consiglio 'buy' sul titolo con un prezzo obiettivo che rimane fissato a 16 euro. Meno ottimismo da Barclays, che ha dimezzato il target price a 12,5 euro così come Bernstein, che lo ha ribassato da 18 a 11 euro (praticamente al livello odierno). Gli analisti di Intermonte, infine, avvertono che il periodo di transizione potrebbe prolungare l'incertezza, con conseguenze sulla percezione degli investitori e sulle performance.

A proposito di transizione, Stellantis sostiene che la ricerca del successore di Tavares sarebbe già in una «fase avanzata». Il processo, condotto da un Comitato speciale del consiglio di amministrazione, dovrebbe concludersi entro la prima metà del 2025. Intanto, il gruppo ha varato ieri il Comitato esecutivo ad interim (Cei), presieduto da John Elkann, che include anche Richard Palmer, ex direttore finanziario, in qualità di special advisor. Il Cei prenderà la guida dell'azienda e ne attuerà la strategia. Gli altri componenti del Comitato, con i rispettivi ruoli, saranno: Xavier Chéreau (Human Resources e Heritage); Ned Curic (Engineering e Technology, Software e Free2move); Arnaud Deboeuf (Manufacturing e Supply Chain); Antonio Filosa (America's (North e South America) Regions, Chrysler, Dodge, Jeep, Ram, e il Design nella Region North America, compreso Maserati Design); Béatrice Foucher (Planning); Jean-Philippe Imparato (Enlarged Europe, Pro One, Abarth, Alfa Romeo, Citroën, Ds, Fiat, Lancia, Opel e Peugeot. Il Design della Region Enlarged Europe riporterà a questa posizione); Douglas Ostermann (attuale cfo dopo l'uscita di Natalie Knight a ottobre, Finance); Maxime Picat (Purchasing e Supplier Quality e le regions Middle East & Africa, India & Asia Pacific, China oltre a Leapmotor International); Philippe De Rovira (Affiliates). A supporto del Cei e alle dirette dipendenze del Presidente ci saranno i seguenti Vicepresidenti esecutivi: Bertrand Blasie (Communications e Csr), Olivier Bourges (Customer Experience); Giorgio Fossati (General Counsel); Santo Ficili (Maserati oltre ad Alfa Romeo); Olivier François (Marketing oltre a Fiat, Abarth e Ds) e Clara Ingen-Housz (Public Affairs).

Come si diceva, in serata Elkann ha voluto rivolgersi con un video ai dipendenti per un chiarimento. «Con Carlos abbiamo percorso tanta strada e abbiamo ottenuto risultati importanti. Tuttavia, il nostro Consiglio di amministrazione ha deciso, per il bene dell'Azienda, che era giunto il momento di separare le nostre strade. Molti di voi si chiederanno cosa ci sia dietro la sua partenza anticipata. La semplice verità è che nelle ultime settimane sono emersi punti di vista diversi. In particolare, il Consiglio ha ritenuto che l'attenzione per la nostra Azienda e per i nostri stakeholder dovesse essere orientata al lungo termine». Nonostante le dichiarazioni ufficiali della società abbiano ribadito gli obiettivi annuali (margine operativo tra il 5,5% e il 7%), il disaccordo sui target del piano Dare Forward 2030, ampiamente sbilanciati sull'elettrico, potrebbe essere stato decisivo. In ottobre, nonostante la quota di mercato al 12,5%, le vendite dei veicoli a batteria in Europa sono cresciute solo dell'1,2%, a fronte di un calo complessivo del 17%, con una flessione della quota dal 18% al 15%. Nonostante le criticità, la Stellantis di Tavares aveva confermato i suoi traguardi ambiziosi: 47 modelli Bev entro il 2025 e 75 entro il 2030.

Il top manager nativo di Lisbona lascia un'eredità controversa, caratterizzata da drastici tagli ai costi e relazioni tese con fornitori e concessionari. In particolare quelli nordamericani, mercato che ha sempre garantito la metà dei profitti e che invece nel corso dell'anno è andato in crisi per le scorte eccessive dovute a prezzi mantenuti ostinatamente alti per modelli finiti in fondo alla classifica del gradimento. E quindi rimasti sui piazzali. Il mercato ora specula sul nome del successore. Tra i candidati il più citato è Luca de Meo, attuale ceo di Renault e presidente di Acea, l'associazione europea dei costruttori, che ha sempre rimbalzato l'ipotesi. La sua nomina, in uno scenario di consolidamento europeo sul quale molti sono scettici, potrebbe favorire una convergenza tra Stellantis e Renault, ipotesi già smentita dallo stesso Elkann. Altri nomi includono Jean-Philippe Imparato, responsabile europeo del gruppo, e Antonio Filosa, capo del Nord America e ceo di Jeep. Entrambi, però, sembrano avere limiti strategici o personali che potrebbero portare il Consiglio a valutare un'opzione esterna.

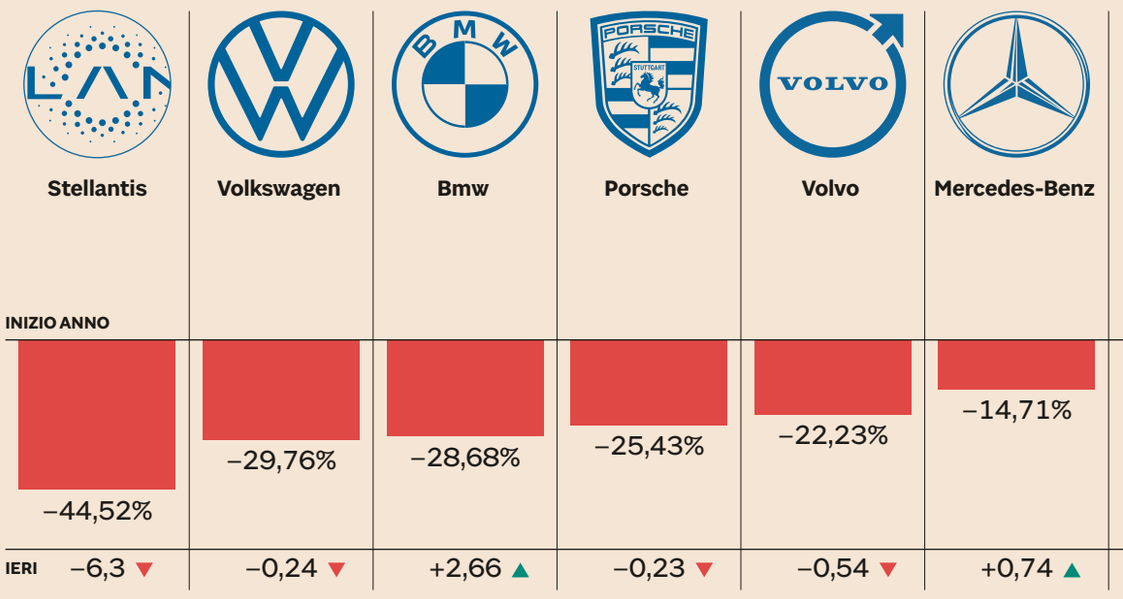
Oltre alla scelta del nuovo ceo, Stellantis dovrà affrontare sfide cruciali. Tra queste c'è l'impatto di possibili dazi commerciali Usa annunciati dal presidente eletto Donald Trump. Secondo S&P Global Ratings il costruttore potrebbe rischiare fino al 25% del proprio Ebitda rettificato, per via della produzione concentrata in Messico, Canada ed Europa. Poi l'incognita della jv con i cinesi di Leapmotor. Infine, ma forse è l'insidia maggiore, il rischio della sanzioni per i nuovi limiti di CO_2 in Europa nel 2025: la quota delle auto elettriche vendute, oggi al 14%, dovrebbe quasi raddoppiare.

> **Potrebbe essere stato decisivo il disaccordo sui target del piano al 2030, ampiamente sbilanciato sull'elettrico**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I big europei dell'auto in Borsa

Variazione % da inizio anno e performance % di ieri



Le redini in mano a Elkann, transizione nell'emergenza

Il nuovo vertice

Il nuovo ceo sarà scelto entro la metà del 2025. Sfide complesse in vista

Marigia Mangano

A distanza di sei anni dalla scomparsa di Sergio Marchionne, John Elkann si ritrova a gestire una nuova emergenza. Oggi, come allora, c'è da colmare un vuoto di potere, le dimissioni del Ceo Carlos Tavares, e da definire con estrema rapidità un passaggio di consegne già scritto, ma accelerato dagli eventi.

Servono almeno sei mesi per l'individuazione del nuovo capoazienda, hanno fatto sapere dal quartier generale di Stellantis. Ma da qui ad allora, il rappresentante della dinastia Agnelli, al comando di Exor a cui fa capo il 14% di Stellantis e il 23% dei diritti di voto, ricoprirà in prima persona quel ruolo di trait d'union tra passato e futuro, necessario per garantire al gruppo automobilistico una transizione in continuità, necessaria in un passaggio così delicato della sua storia. Sarà lui a presiedere, come comunicato dal gruppo, il comitato esecutivo istituito per la gestione della transizione, assumendo tutte le funzioni prima in capo a Tavares. Un passaggio naturale e quasi automatico dato che Elkann in Stellantis ha finora ricoperto il ruolo di presidente esecutivo. Ma non scontato, si osserva, e che sembra ribadire con forza l'assunzione di responsabilità dell'azionista nei confronti della partecipata. Tutto questo in attesa che il cantiere già avviato per l'individuazione del successore, si concluda entro la prima metà del 2025.

Anche in Stellantis, dunque, come già avvenuto in Fca e in Ferrari, l'azionista Exor scende in campo e conferma il proprio impegno e supporto nei confronti della partecipata. Ma questa volta, rispetto a sei anni fa, la sfida di Elkann, secondo diversi osservatori, si preannuncia più ambiziosa e complessa da gestire per diversi motivi.

Intanto perché in Stellantis, rispetto alla vecchia Fca, Elkann non è solo. Insieme a lui il libro soci del gruppo vede in posizioni di forza la famiglia Peugeot che controlla l'11% dei diritti di voto con il 7,1% di azioni e lo Stato francese attraverso Bpi a cui fa capo il 9,6% dei diritti di voto con il 6,1% di azioni. Sulla carta dunque al rotondo pacchetto di titoli di Exor, che garantisce il 23% dei diritti di voto, fa da contraltare un blocco francese che conta poco meno della quota della stessa holding della dinastia torinese: insieme Peugeot e Bpi hanno il 19,6% dei diritti di voto del gruppo.

Il sistema Stellantis, dunque, è molto più complesso rispetto alla vecchia Fca in cui il ruolo di azionista di riferimento "unico" garantiva allo stesso Elkann ampi margini di manovra, dall'individuazione dei capi azienda a decisioni di più ampia portata come la stessa fusione con Psa. Anche sotto il profilo industriale la composizione del gruppo è molto più articolata rispetto al passato. I primi segnali, partendo dall'unanimità con cui il consiglio di amministrazione ha agito tempestivamente sul "caso" Tavares, indicano un iniziale allineamento tra le due anime del gigante automobilistico. È altrettanto vero però che la scelta del successore di Tavares, insieme alle decisioni strategiche più imminenti che dovrà prendere il gruppo in una fase peraltro così difficile per il settore automotive rappresenteranno con ogni probabilità il primo vero banco di prova della governance di Stellantis e dei rapporti tra le due anime della fusione. Tanto più che c'è chi ricorda che in Stellantis tra Exor e Peugeot 1810 c'è un accordo di consultazione che lega le due dinastie, un'intesa che è stata siglata con l'obiettivo di rafforzare i legami tra le due

JOHN ELKANN
Sarà il rappresentante della famiglia Agnelli a guidare la transizione

RETRIBUZIONI

Il manager più pagato del settore: stipendio da 36,5 milioni

L'ipotesi più roboante, nelle ultime settimane, è quella, smentita da fonti del gruppo in assenza di fatti certi, di una liquidazione stellare da 100 milioni. «Solo congetture». Ma anche in assenza di conferme sull'assegno di addio, la retribuzione dell'ormai ex ceo di Stellantis, Carlos Tavares, sarà ricordata come un caso da guinness. Nel 2023 ha toccato la vertiginosa quota di 36,5 milioni di euro, +56% rispetto ai 23,5 milioni del 2022. Stipendio base di 13,5 milioni, più bonus di trasformazione aziendale da 10 milioni, più incentivi a lungo termine potenzialmente pari a 13 milioni di euro. Questi ultimi non dovrebbero essere pagati, visto che il mandato non è stato portato a compimento.
A parte i super compensi della ceo di General Motors, Mary Barra (27,8 milioni dollari, in calo del 3,9% sul 2022) e di Jim Farley di Ford (26,5 milioni e +26% nonostante i molti problemi), ha fatto discutere il confronto tra gli emolumenti di Tavares e quelli dei suoi colleghi europei più illustri: il ceo del Gruppo Volkswagen, Oliver Blume, ha guadagnato circa 10 milioni di euro nello stesso periodo. Ola Källenius di Mercedes-Benz è arrivato a 12 con una componente fissa di 1,9 milioni. Oliver Zipse di Bmw, 9. Luca de Meo di Renault ha superato i 5 milioni. Un gap che ha alimentato il dibattito. A colpire maggiormente è stato il divario tra il, diciamo, salario di Tavares e quello medio dei dipendenti di Stellantis, circa 64mila euro. Significa che il compenso annuale dell'ex ceo era ben oltre 500 volte superiore a quello di un lavoratore medio del gruppo. Un abisso che ha suscitato numerose critiche, sia da parte dei sindacati sia del mondo politico.
Tavares, insomma, non sarà ricordato solo per i successi e per la caduta molto repentina.

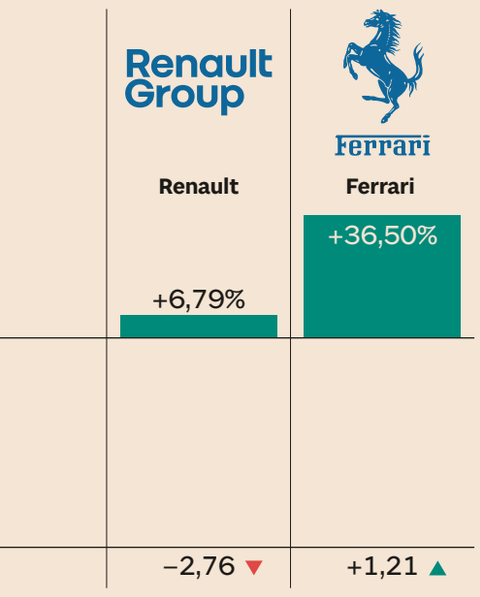
—**Al.An.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DANGELMAIER, NUOVO CEO ETT AB
Northvolt AB ha nominato Markus Dangelmaier nuovo amministratore elegato di Northvolt Ett AB, la sua fabbrica che produce batterie.

DAIMLER TRUCK, MAXI COMMESSA
Maxi commessa di Daimler Truck con la città di Amburgo: 350 i nuovi bus elettrici della serie eCitaro che Mercedes-Benz consegnerà entro il 2030.

LAPRESSE



famiglie azioniste, Agnelli e Peugeot, assicurando il loro sostegno a Stellantis nel lungo periodo. Una sorta di patto "leggero" che, come sottolinea lo stesso documento dell'accordo, ha gettato le basi per un confronto costruttivo finalizzato alla crescita e allo sviluppo di Stellantis. E in questo contesto si tratterà anche di verificare come saranno gestite le ambizioni di alcuni esponenti dei due rami famigliari, ad esempio quelle di Edouard Peugeot, figlio dell'attuale presidente di Peugeot Invest, Robert Peugeot, e con un passato in JPMorgan e TowerBrook, che secondo alcune fonti ambirebbe alla poltrona del Ceo uscente.

Si vedrà, certo è che la fase delicata che sta vivendo Stellantis, e l'uscita di scena di un amministratore delegato forte come Tavares, potrebbero rappresentare il terreno su cui si misurerà il dialogo tra le due famiglie. E con esso anche il dialogo tra Elkann e lo Stato francese. In passato Bpi ha rappresentato per il rappresentate della famiglia Agnelli un interlocutore fondamentale e decisivo ai fini del consolidamento della vecchia Fca.

Lo Stato francese, sia nelle trattative con Renault sia in quelle con Psa, in veste di azionista di entrambi i gruppi, era posizionato dall'altra parte del tavolo negoziale rispetto ad Elkann. Oggi, invece, si appresta a giocare un ruolo diverso e insieme a Exor e alla famiglia Peugeot avrà voce in capitolo nelle scelte strategiche che dovranno essere prese nell'immediato su Stellantis. E che dovranno necessariamente essere condivise. Dalla nomina dell'amministratore delegato, appunto, fino a decisioni più delicate che contemplino nuove alleanze industriali e politiche.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Airbus dell'auto e marchi in crisi: ecco l'agenda del prossimo capo

La successione

De Meo: «Non fatemi domande su Stellantis e sulla situazione interna»

Mario Cianflone
Dal nostro inviato
PARIGI

La tempesta perfetta dell'auto sembra prossima a mostrare nel 2025 tutta la sua forza, con le multe europee in materia di emissioni per i costruttori che rappresentano quello che Moby Dick rappresentava per il Capitano Achab. Ma al contrario del mitologico capitano, Carlos Tavares ha "abbandonato" (o gli hanno fatto abbandonare) la nave Stellantis prima della sfida più importante, presentando a sorpresa le dimissioni nonostante le rassicurazioni date alla stampa meno di due mesi fa al Salone di Parigi.

E ora cosa succederà in Stellantis? Quale strategia industriale e di prodotto verrà scelta? E soprattutto: c'è davvero spazio per 15 marchi, alcuni dei quali con vendite omeopatiche? Sono queste le domande a cui il board guidato da John Elkann deve trovare una risposta mentre l'industria automotive europea affronta una crisi epocale di vendite e di identità, tra elettriche che non si vendono e termiche che non saranno prodotte il prossimo anno dai costruttori per non soccombere sotto il peso delle multe CAFE per le emissioni di CO_2.

In primis, è partito il toto nomine, con nulla di concreto ma voci di un avvicendamento interno con Olivier Francois o Jean-Philippe Imparato. Il nome maggiormente di peso è quello di Luca de Meo, ceo di Renault e artefice del rilancio del gruppo francese, l'unico a non aver dichiarato un profit warning.

«Non fatemi domande su Stellantis e sulla situazione interna» ha detto de Meo in chiusura del suo intervento alla reggia di Versailles, riservato ai membri della giuria del Car of The Year, dove ha voluto personalmente presentare due delle sue auto in finale: la Renault 5 e e la sorella "hot" Alpine A290. E a una domanda diretta del *Sole 24 Ore*, a margine dell'evento ribadisce che non è interessato alle dinamiche della successione di Carlos Tavares.

> **Il piano di condividere tra gruppi concorrenti piattaforme e sistemi digitali, powertrain e batterie**

Di certo, il successore di Tavares potrebbe avvicinare la nascita dell'"Airbus dell'automotive", cavallo di battaglia di Luca de Meo anche in veste di presidente di ACEA. Ipotesi però avversata *apertis verbis* dall'ormai ex ceo di Stellantis.

E che un consorzio (non una super fusione, si badi bene) sia necessario sembra ormai palese. L'industria europea dell'auto sta affrontando la sua ora più buia e di certo, con i colossi cinesi che battono alle frontiere, incuranti dei dazi, i grandi costruttori non possono più andare in ordine sparso. Occorrono strategie nette, assenza di tentennamenti (elettrico subito o elettrico dopo), visioni tecnologiche e capacità di contrastare quelle scelte ecologiche insostenibili che hanno contribuito a generare un disastro industriale impensabile fino a qualche anno fa.

E soprattutto l'industria dell'auto europea deve trovare idee e slancio tecnologico rimettendo il prodotto al centro, ma servono sinergie e costi sotto controllo. Questo si può fare solo mettendo insieme le risorse (lo si legge nell'ormai famoso rapporto Draghi). E vuol dire condividere tra gruppi piattaforme e sistemi digitali, powertrain e batterie. Il tutto senza fare brutte auto in fotocopia o modelli che il mercato rifiuta. Già, perché la competitività di un determinato modello di auto resta sempre un punto chiave.

Il 2025 dell'auto si annuncia davvero cruciale e foriero di grandi, se non grandissimi, cambiamenti. E la poltrona lasciata vuota da Tavares è già un segnale. Da sottolineare che per il 2025 molti analisti si attendono un rimbalzo di Stellantis e il motivo è semplice: in rampa di lancio ci sono due modelli di grande volume che si chiamano Citroën C3 (già in vendita e finalista del car of the year) e Fiat Panda, in ritardo, ma pronta. Queste due vetture basate sulla piattaforma Smart card e disponibili anche in versione elettrica sono considerate un successo annunciato del gruppo perché si collocano nella fascia di prezzo più abbordabile.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ONLINE
Approfondimenti, analisi e aggiornamenti sulla svolta di Stellantis
ilsole24ore.com

LAPRESSE

Torino. Loghi Stellantis al complesso industriale di Mirafiori

L'analisi

IL DOPPIO FALLIMENTO IN EUROPA E NEGLI USA

di **Paolo Bricco**

Un fallimento doppio: di merito e di metodo. Tavares ha fallito nel merito. Ha dilapidato le doti che due vecchie signore come Peugeot e Fiat avevano portato al loro matrimonio in età matura. Una base non irrilevante di cultura e di tecnologia dell'elettrico la componente francese. Il Nord America la componente italiana. Il Nord America è, nella realtà e ancora di più nell'ombra del futuro, un disastro nei volumi e nella redditività. L'auspicio di un atterraggio morbido nell'elettrico rischia di essere una caduta clamorosa. Tavares ha fallito nel metodo. Perché il suo stile di "spremitore" di fabbriche, di tagliatore di costi, di riduttore dei tempi per arrivare dall'idea di un'auto alla sua messa in strada non ha funzionato: le fabbriche sono semivuote, la rete vendita è a disagio (in Europa) e in rivolta (negli Stati Uniti), i nuovi modelli non esistono.

I numeri americani sono terribili. Peugeot non aveva mai venduto un'auto che fosse una in Nord America. Ram e Jeep hanno rappresentato il miglior risultato del periodo di Sergio Marchionne. Marchionne ha fatto due cose molto importanti. Nella strategia, ha salvato una Fiat decotta e l'ha fusa con una Chrysler fallita. Sul mercato, ha preso Ram e Jeep e ha realizzato buoni prodotti, ha giocato sull'orgoglio industriale di Detroit, ha portato i numeri dei due marchi a livelli da anni Ottanta. Particolare da ricordare: ha attuato tutto questo trasferendo nelle fabbriche obsolete di Ohio, Michigan e Canada la cultura gestionale e organizzativa degli stabilimenti italiani che, dal 2004 al 2009, aveva bonificato dal crollo di una vecchia Fiat distrutta dalla finanziarizzazione romitiana e dal destino buddenbrookiano a cui sembrava destinata la famiglia Agnelli.

Tutto questo, in Nord America, è stato devastato da Tavares, che non appena insediato ha iniziato a delegittimare – in maniera quasi irragionevole e personale – l'eredità industriale di Marchionne, spiegando agli analisti – ogni volta che era possibile – quanto fosse arretrato, inefficiente e costoso il World Class Manufacturing della Fiat, sia nella versione dell'Italia (da subito trattata con sussiegosa superiorità come una provincia minore), sia nella declinazione delle fabbriche della Jeep e della Ram. Nessuno ha mai capito bene in base a quali numeri Tavares trovasse tanto cattivo un metodo che aveva riportato sulla linea di galleggiamento la vecchia Fiat europea – senza che gli azionisti mettessero soldi propri in un salvataggio a tratti disperato – e aveva fatto rivivere (e reso florida) una Chrysler in cui avevano già fallito come proprietari case automobilistiche tedesche e fondi di investimento speculativi. Stellantis si è ritrovata una grande potenza di fuoco industriale, commerciale e culturale nella società, nell'economia e nell'immaginario americano. Tavares, negli Stati Uniti, è andato molto male: pochi nuovi modelli, sindacati inferociti, concessionari in rivolta per la ricerca disperata di margini a favore dell'azienda e a loro sfavore, attività di vendita sotto del 40 per cento.

La situazione europea è altrettanto critica. Peugeot aveva una cultura dell'elettrico non eccelsa, ma ben maggiore di quella di Fca, che era a zero. La natura francese dell'azienda ha beneficiato degli investimenti pubblici che hanno consentito negli anni Dieci al gruppo di elaborare piani simili a quelli di Renault. Anche grazie a questa spruzzata di ibrido e di elettrico Tavares, nella sua precedente versione di amministratore delegato di Psa, era riuscito a conferire una *allure* di innovazione alla sua gamma prodotti. Il che, aggiunto alla capacità di tagliare-tagliare-tagliare, gli aveva permesso, fino a poco prima della creazione di Stellantis, di guidare una casa che aveva macchine di qualità non troppo distante dal punto di riferimento tedesco ma con prezzi inferiori. Poi, è iniziato a piovere. Il temporale della transizione energetica è diventato tempesta. E l'ombrello elettrico di Psa si è dimostrato poca cosa. Soprattutto quando, ad usarlo, è stato Tavares.

> METODO E MERITO
> **Non ha funzionato lo stile di spremitore di fabbriche e di tagliatore di costi imposto da Tavares**

Il suo è stato quindi un fallimento di metodo. Tavares è un ingegnere. È partito dai prodotti e dalle fabbriche. Ma il problema è come ha interpretato tutta questa dimensione manifatturiera e organizzativa. Tutti lo sapevano, quando nella fusione fra Fca e Psa ha prevalso la componente francese nei concambi, nella composizione del Cda, nelle scelte strategiche e negli equilibri di potere. Il capoazienda indiscusso sarebbe stato lui, con il suo profilo di ingegnere anomalo: né dedito alle tecnologie né innamorato delle fabbriche, ma concentrato sulla loro trasformazione in numeri e conti, indici e report finanziari. Non ha funzionato. L'ingegnere dei numeri ha fallito. Stellantis, ora, è più debole. Triste, solitaria y Tavares.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano
La crisi dell'auto europea

-10,82%

VENDITE GIÙ IN ITALIA A NOVEMBRE
Dopo il calo dei tre mesi precedenti, nuova battuta d'arresto per le vendite sul mercato auto italiano. Il mese scorso, stando ai dati comunicati dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono state immatricolate 124.251 autovetture, con una variazione di -10,82% rispetto a novembre 2023

ADOBESTOCK

Piazzali pieni. A novembre nuovo calo delle vendite

Stellantis, anno nero: perde quote in Italia ed Europa

Immatricolazioni. La market share del gruppo giù di 3 punti (calano i volumi di tutti e 14 i brand) con Fiat che è stata superata da Volkswagen e Toyota

Filomena Greco
TORINO

Se le tensioni sul mercato americano hanno contribuito alla crisi nei rapporti tra il Gruppo Stellantis e il suo ormai ex ceo Carlos Tavares, le difficoltà degli ultimi mesi sul versante europeo hanno fatto il resto. Nel Vecchio Continente, così come sui due mercati di elezione di Stellantis, Italia e Francia, i 14 brand della casa automobilistica (14 più uno con Leapmotor) hanno perso quote di mercato e volumi.

Nel quadro di un mercato auto in frenata, con le immatricolazioni in calo in Italia a novembre del 10,82% - in contrazione per il quarto mese di fila e con un andamento negativo da inizio anno - si conferma la fase difficile che sta attraversando Stellantis - passata dal 32,6 al 29,5 di market share -, soprattutto in riferimento ai marchi appartenenti alla galassia italiana del Gruppo, a cominciare da Fiat. Lo storico brand italiano il mese scorso ha venduto 8.700 autovet-

> **Cala anche la produzione: -40% in Italia per le autovetture (-30% se si considerano i veicoli commerciali)**

ture contro le 15mila dell'anno scorso, con un calo del 41% nel mese e del 16% da inizio anno, superato per due mesi di fila da Toyota e da Volkswagen. Fiat sconta una serie di fattori negativi, l'attesa per il nuovo modello della Panda prodotto in Serbia, lo stop alle vendite della Fiat 500 a motore termico e la frenata del modello elettrico, i tempi lunghi per lo sviluppo della versione ibrida che arriverà alla fine dell'anno prossimo.

Sul mercato europeo a ottobre Stellantis ha perso nel complesso il 16% delle immatricolazioni nell'area Ue (Uk ed Efta compresi), portando nei primi dieci mesi dell'anno la quota di mercato dal 17 al 15%, a dieci punti di distanza da Volkswagen. Da inizio anno il calo è stato del 7,1%, il più pesante tra i principali gruppi automobilistici europei. A pagare il prezzo più alto anche in questo caso è il marchio Fiat, che perde mezzo punto di market share (da 3,1 a 2,5), accanto a Ds, il marchio premium portato in dote da PSA, che a Melfi nel frattempo ha visto l'avvio della produzione del nuovo modello sulla piattaforma Stla Medium, Lancia, che ha da poco varato la nuova Ypsilon e che sempre a Melfi vedrà nascere la nuova Lancia Gamma, ma solo nel terzo quarter del 2026, e infine Alfa Romeo.

La crisi che attraversa Stellantis rimbalza dal mercato alla produzione, in calo in Italia di oltre il 40% da inizio anno per le autovetture, del 30% se si considerano anche i mezzi commerciali. Ce n'è abbastanza dunque - anche sul fronte europeo - per giustificare la crisi che ha travolto i rapporti tra il Gruppo e il suo ceo. Un elemento che allarma l'intero sistema automotive italiano. Il mercato auto chiuderà sotto la soglia raggiunta nel 2023, ragiona Roberto Vavassori, presidente di Anfia, Associazione delle imprese della filiera auto. «Se il tavolo Sviluppo Automotive dello scorso 14 novembre ha rappresentato un momento di confronto e un primo passo in direzione del rifinanziamento del fondo automotive - sottolinea - permane la necessità di strutturare un piano di politica industriale per il settore. Adesso, è importante che il Governo concentri le risorse al momento disponibili, pur se non sufficienti, sul fronte dell'offerta, attraverso misure mirate al sostegno alle imprese che affrontano la transizione energetica, agendo in via prioritaria sulla riduzione del costo dell'energia e sul lancio di iniziative che favoriscano gli investimenti in ricerca e sviluppo». A pesare sulle difficoltà del settore e sulla crisi di Stellantis sono anche le incertezze e le difficoltà legate alla transizione all'elettrico, di fatto in panne. «Auspichiamo vivamente che la transizione energetica diventi una priorità cruciale nei primi 100 giorni di attività della nuova Commissione europea» dice il presidente di Unrae (case produttrici estere) Michele Crisci. L'ultima indagine condotta dal centro Studi Promotor conferma le prospettive di mercato negative anche sul 2025, con quasi il 60% dei concessionari che si attende un calo delle immatricolazioni. Massimo Artusi presidente di Federauto aggiunge un elemento all'analisi sui dati di mercato: «A novembre tutte le alimentazioni hanno registrato una flessione e fra queste spicca il -17,5% delle auto elettriche che mostra una perdurante fatica di questo segmento ad accreditarsi come prospettiva futura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Meloni: difenderemo occupazione e indotto, il 17 confronto al Mimit

Il governo e la politica

Telefonata Urso-Elkann: dal gruppo prima apertura a presentare un «Piano Italia»

Barbara Fiammeri
Carmine Fotina

Giorgia Meloni assicura che il Governo farà del suo meglio «per difendere l'occupazione e l'indotto» di Stellantis. La Premier conferma che a informare lei e il Capo dello Stato delle dimissioni di Carlo Tavares è stato direttamente John Elkann. Un epilogo che apre uno spiraglio dopo le scorie accumulate nei mesi scorsi culminate con il «no» del Presidente di Stellantis a intervenire in Parlamento. La Premier confida ora che l'appuntamento del 17 dicembre al ministero delle Imprese e del Made in Italy possa già essere «risolutivo». Ne ha parlato anche con Elkann. «Ovviamente non entro nel merito delle scelte di una grande multinazionale», sottolinea Meloni che attribuisce l'uscita di scena del Ceo portoghese anche alle battaglie sindacali avvenute in Francia e negli Stati Uniti mentre in Italia il sindacato «su questo era un po' afono». Una stilettata che ha come bersaglio anzitutto il leader della Cgil Maurizio Landini, accusato di attaccare il governo solo «per ragioni politiche». La Presidente del Consiglio, intervistata da "Quarta Repubblica" su Rete4, sposta poi l'attenzione sul fronte europeo dicendosi «ottimista» sulla revisione della scadenza per i motori endotermici attualmente fissata al 2035:«L'Italia sull'automotive è alla testa di un gruppo di Paesi, ormai sono 15, per rivedere le regole che altrimenti produrranno un'altra mazzata tremenda sull'industria dell'automotive». Una battaglia che ha riflessi diretti anche sulle prossime mosse di Stellantis. Meloni (sollecitata) fa anche un rapido passaggio su Unicredit-Bpm - «un'operazione di mercato» che sta gestendo il ministro dell'Economia Giorgetti «del cui giudizio mi fido molto» - così come sulla manovra che difende ricordando che il Governo agisce per «priorità» dovendo fare i conti con il peso del debito. Il focus di tutta la politica però resta su Stellantis.

Su questi il primo test - come ha confermato la Premier - si terrà il 17 dicembre. E al ministero delle Imprese e del made in Italy, dopo una telefonata Urso-Elkann, si coglie già un'apertura del gruppo a presentare un "Piano Italia". Le dimissioni di Tavares, mentre il titolare del Mimit, Adolfo Urso, era in missione in India, non cambiano le aspettative. La speranza anzi - a partire dalla telefonata che c'è stata ieri tra il ministro e il presidente di Stellantis, John Elkann - è che il dialogo possa ripartire da basi più concilianti. Tavares è stato un interlocutore difficile, a tratti è sembrato un avversario ostico. Adesso l'intenzione - si sottolinea dallo staff di Urso - è accelerare il confronto e «chiudere in modo positivo così come da mandato parlamentare, con un "Piano Italia" che riaffermi la centralità del nostro progetto Paese nei progetti di Stellantis». Sempre le fonti Mimit sottolineano, con accento ottimistico, il fatto che al tavolo del 17 - che coinvolgerà anche l'industria della componentistica, i sindacati e le Regioni - «per l'azienda ci sarà Jean Philippe Imparato, responsabile Europa, che ha avuto dal presidente, nonché guida del comitato esecutivo, il mandato di chiudere in modo positivo le interlocuzioni». Il ministero, consapevole che l'obiettivo iniziale di 1 milione di veicoli entro il 2028 resta irraggiungibile, nel frattempo ha virato le richieste su altri tre impegni: garanzie occupazionali nei siti oggetto di contratti di sviluppo; scongelamento del piano per la gigafactory di batterie Acc a Termoli e scelta dell'Italia per la seconda piattaforma produttiva per le city-car. Se si concretizzeranno aperture su questi fronti, il tavolo potrebbe spostarsi poi a Palazzo Chigi per la firma di un protocollo d'intesa. Finalizzando un dialogo che, a quanto pare, nella telefonata di ieri avrebbe toccato anche la revisione delle regole europee sulla CO_2: Tavares, con la sua strategia per l'elettrico senza ripensamenti, era rimasto su posizioni opposte a quelle del governo mentre Elkann avrebbe mostrato già un altro atteggiamento.

> **Il governo si attende che ora il gruppo cambi linea sulle regole Ue in tema di Co2 per chiederne la revisione anticipata**

Dalla maggioranza e dall'opposizione intanto cresce il pressing perché Elkann venga in Parlamento. Una richiesta formale arriva dai capigruppo delle opposizioni in Commissione Attività Produttive della Camera e dallo stesso presidente della commissione Alberto Gusmeroli. Durissimo il giudizio di Matteo Salvini: «Da italiano sono offeso dalla gestione degli Elkann. Quello che sta accadendo è semplicemente disgustoso. Un tracollo economico, peraltro preannunciato grazie alle politiche demenziali pseudo green imposte da Bruxelles».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Incognita 500 a Mirafiori, filiera in tilt a Melfi e Cassino

Fabbriche

Tutti gli impianti, al netto di Atessa, chiudono per riaprire l'8 gennaio

Il futuro della Fiat 500 a Mirafiori, la tenuta dell'indotto, a partire dalle aree di Melfi e Cassino, il progetto archiviato della Gigafactory a Termoli e poi la lista, che si allunga, di crisi aziendali legate al rallentamento produttivo di Stellantis, dalla Lear di Grugliasco, alle porte di Torino, ai 650 lavoratori che operano nella logistica intorno agli stabilimenti Stellantis per Transnova, per arrivare alla difficile situazione di uno dei componentisti storici della galassia Fca, il Gruppo Cln, controllato dalla famiglia Magnetto. Lo scossone provocato dalle dimissioni del ceo Carlos Tavares si inserisce in una fase difficile per l'industria dell'auto italiana, con volumi produttivi tornati agli anni Cinquanta, una transizione in stallo e un indotto che in un caso su due sopporta forti cali del fatturato e dipende dal Gruppo italo-francese, in media, per il 30% dei ricavi. Il rischio è che la contrazione dei volumi produttivi di Stellantis, il calo progressivo delle commesse e la crisi degli altri produttori, a cominciare da Volkswagen, segnino in maniera irreparabile il futuro dell'indotto Made in Italy. Il 2024 chiuderà con una produzione totale di circa mezzo milione di veicoli, tra autovetture e commerciali leggeri, con i volumi auto dimezzati rispetto al 2023 e al 2019.

> **Somma: «Ad oggi solo una azienda su due dell'indotto ha acquisito commesse Stellantis»**

Tutti gli stabilimenti, al netto di Atessa, chiuderanno anticipatamente nel periodo natalizio per riaprire a partire dall'8 gennaio. Melfi e Cassino sono le fabbriche italiane che hanno avuto in assegnazione una delle tre piattaforme produttive sviluppate in epoca Tavares: la Medium per il sito lucano, dove il primo dei nuovi modelli sarà a marchio Ds, seguito poi dalla Jeep Compass; la Large per il polo laziale, dove si produrranno le nuove Alfa Romeo Stelvio e Giulia. In questa fase di passaggio pesano in negativo i ritardi del nuovo piano produttivo e i lanci rimandati dei nuovi modelli, con la produzione in caduta libera (-47% a Cassino e -61% a Melfi) e conseguenze pesanti sulle aziende dell'indotto. «La produzione a Melfi - ha sottolineato il presidente di Confindustria Basilicata, Francesco Somma, durante l'ultima assemblea degli industriali - si attesterà sulle 65mila unità, senza cambiamenti significativi nel corso del 2025. Siamo lontani dai livelli di saturazione, pari a circa 400mila vetture all'anno. Ad oggi solo una azienda su due delle imprese dell'indotto ha acquisito commesse Stellantis». Ancora di più pesano le incertezze sulla possibilità, per l'Italia, di accaparrarsi la piattaforma Stla Small, una ipotesi che aveva iniziato a farsi strada come possibile soluzione industriale ai problemi della carenza dei volumi produttivi negli stabilimenti domestici del Gruppo. Il punto è mettere in sicurezza, in Italia, la produzione di modelli mass market, per dare un futuro alla Fiat Panda, che resta il modello più venduto in Italia, e magari alla Fiat 500, al pit stop fino al lancio, alla fine dell'anno prossimo, della versione ibrida assegnata a Mirafiori.

—**F.Gre.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano
Congiuntura

ISOLE MINORI, TRATTE IN FIBRA
Sono state realizzate le tratte terrestri e sottomarine in fibra ottica per 21 isole minori del Lazio, Puglia, Sicilia, Toscana e Sardegna. È il progetto "Isole minori" finanziato dal Pnrr con 45 milioni, promosso dal Ditd, attuato da Infratel e realizzato da Elettra Tlc. «Rendiamo le isole più competitive» dice il sottosegretario all'Innovazione Alessio Butti.

VIDEO ONLINE
Ecco le nuove sanzioni per guida sotto l'effetto di alcol o droga in vigore dal 14 dicembre
di **Nicoletta Cottone**

Lavoro in ripresa a ottobre: +47mila occupati, tasso al 62,5%

Dati Istat. L'incremento è trainato da contratti a tempo indeterminato di over 50 (uomini) e autonomi. Il tasso di disoccupazione è sceso al 5,8%, il valore più basso da aprile 2007

Claudio Tucci

A ottobre, dopo il calo di settembre, il numero di occupati è tornato a crescere (+47mila unità), attestandosi a 24 milioni 92mila unità. L'incremento è trainato da contratti a tempo indeterminato, autonomi e dagli over50 (uomini). La componente maschile infatti è salita, sul mese, di 49mila occupati. Al contrario, l'occupazione femminile è rimasta invariata (a ottobre -2mila unità), confermando un trend di stabilità che va avanti da quattro mesi consecutivi, e più precisamente da luglio 2024. Sull'anno l'occupazione è cresciuta di 363mila unità. Il tasso di occupazione è balzato al 62,5% (ma per gli uomini siamo al 71,3%, per le donne ci fermiamo al 53,6%).

A ottobre ci sono 58mila disoccupati in meno, il tasso di disoccupazione è sceso al 5,8%, il valore più basso da aprile 2007. Nel confronto tendenziale (ottobre 2024 su ottobre 2023) ci sono 519mila disoccupati in meno, una performance che ci avvicina ai valori più bassi mai registrati. Questi dati però vanno letti anche alla luce dell'aumento del numero degli inattivi, tra cui ci sono gli svantaggiati: su base annua sono cresciuti di 378mila unità (+28mila su settembre). Se li confrontiamo con chi un lavoro lo ha conquistato, emerge che in un anno gli inattivi sono aumentati di più degli occupati. Un trend (purtroppo) particolarmente evidente nella componente femminile, che registra un incremento di inattività di 33mila unità in un mese e di 233mila unità in un anno.

La fotografia sul mercato del lavoro scattata ieri dall'Istat (dati provvisori ottobre 2024) mostra diverse luci ma anche qualche ombra. A livello internazionale (fonte Eurostat), ad esempio, il tasso di disoccupazione dell'area Euro a ottobre è risultato stabile al 6,3% (5,9% nell'Europa a 27). L'Italia con il 5,8% è distante dalla Germania, che ha un tasso di disoccupazione del 3,4%, ma fa meglio della Francia al 7,6%. Anche per quanto riguarda i giovani i dati sul lavoro diffusi ieri vanno letti in controluce: c'è una nuova riduzione del tasso di disoccupazione degli under 25 (siamo al 17,7%); ma questo segno meno si traduce principalmente in un aumento dell'inattività (+0,4%). E nella fascia d'età 25-34 anni l'Istat ha registrato una diminuzione degli occupati (-0,2%) accompagnata, anche in questo caso, da un aumento degli inattivi (+0,3%). Nel confronto sugli under25 con gli altri Paesi, poi, l'Italia resta nei bassifondi della classifica, e distante anni luce dalla Germania che ha un tasso di disoccupazione giovanile stabile al 6,5% a ottobre, grazie anche al sistema di formazione duale che qui da noi, con tanta fatica, si sta tentando di far decollare.

Tornando all'occupazione, va evidenziato un positivo aumento dei contratti a tempo indeterminato, che sono saliti di 85mila unità in un mese, mentre i contratti a termine sono calati di 60mila nello stesso periodo. Gli occupati a tempo determinato sono oggi 2.724.000, siamo tornati ai livelli di marzo 2021. In ripresa gli autonomi, a ottobre +21mila occupati; si torna su livelli vicini a quelli pre-pandemia. Restano invece gli over 50 i principali protagonisti dell'aumento dell'occupazione in Italia. L'incremento occupazionale di ottobre è attribuibile quasi esclusivamente a questa fascia d'età, che registra un aumento di 66mila occupati. Anche depurando i dati dalla componente demografica, il trend conferma una crescita marcata degli occupati over 50, mentre le altre fasce d'età rimangono sostanzialmente stazionarie.

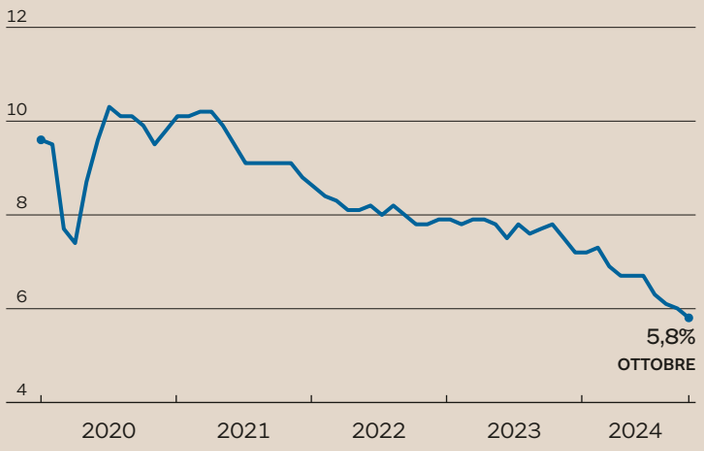
Il governo vede il bicchiere mezzo pieno. «Accogliamo positivamente i dati Istat di ottobre, con l'occupazione in salita e il tasso di disoccupazione che scende - ha sottolineato la premier, Giorgia Meloni -. Dati che ci incoraggiano a proseguire con determinazione il lavoro per rafforzare l'occupazione, sostenere famiglie e imprese, e costruire un futuro di crescita e stabilità per l'Italia». «Da occupazione e consumi arrivano segnali confortanti per la parte finale del 2024», è il commento dell'Ufficio Studi di Confcommercio.

Giudizi positivi dai partiti di maggioranza: «Un chiaro segnale che l'Italia è sulla buona strada», ha sintetizzato Chiara Tenerini (Fi). Più cauti gli esperti. «L'occupazione italiana, pur crescendo significativamente, evidenzia una forte polarizzazione - ha evidenziato Francesco Seghezzi, presidente Adapt -. Il miglioramento è circoscritto agli uomini over 50 con contratti a tempo indeterminato, mentre altre fasce della popolazione, in particolare giovani e donne, mostrano segnali di stagnazione o difficoltà. Questo dato potrebbe suggerire un lieve riassorbimento della cassa integrazione, ma i dati aggiornati a settembre 2024 segnalano invece un aumento di questa misura. Serve un'analisi approfondita per orientare politiche che possano favorire una crescita occupazionale più inclusiva e bilanciata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fotografia

TASSO DI DISOCCUPAZIONE
Gennaio 2019 - ottobre 2024. *Valori percentuali, dati destagionalizzati*



OCCUPATI
Per posizione professionale e carattere dell'occupazione.
Ottobre 2024, dati destagionalizzati

-250 +450	ASSOLUTI *(MIGLIAIA)*	VAR. CONGIUNTURALI OTT 2024 - SET 2024 ASS.	VAR. CONGIUNTURALI OTT 2024 - SET 2024 PERC.	VAR. TENDENZIALI OTT 2024 - OTT 2023 ASS.	VAR. TENDENZIALI OTT 2024 - OTT 2023 PERC.
Occupati	24.092	+47	+0,2%	+363	+1,5%
Dipendenti	18.934	+26	+0,1%	+236	+1,3%
permanenti	16.210	+85	+0,5%	+449	+2,8%
a termine	2.724	–60	–2,1%	–212	–7,2%
Indipendenti	5.158	+21	+0,4%	+127	+2,5%

Fonte: Istat

Contratti a termine giù di 60mila unità. Gli occupati a tempo determinato sono ai livelli del marzo 2021

Le componenti del Pil

III trimestre 2024. Valori concatenati in milioni di euro, dati destagionalizzati e corretti per gli effetti di calendario (anno di riferimento 2020),variazioni percentuali congiunturali e tendenziali

AGGREGATI	VALORI	VARIAZIONI % CONGIUNTURALI III TRIM. 2024/ II TRIM. 2024	VARIAZIONI % TENDENZIALI III TRIM. 2024/ III TRIM. 2023
Prodotto interno lordo	481.980	0,0 =	+0,4 ▲
Importazioni di beni e servizi	136.013	+1,2 ▲	–0,6 ▼
Consumi finali nazionali	366.534	+1,0 ▲	+0,4 ▲
● *Spesa delle famiglie residenti*	275.109	+1,4 ▲	+0,4 ▲
● *Spesa delle Amministrazioni pubbliche*	91.418	–0,2 ▲	+0,4 ▲
Investimenti fissi lordi	107.296	–1,2 ▼	–1,1 ▼
● *Abitazioni*	31.785	–1,1 ▼	–3,4 ▼
● *Fabbricati non residenziali e altre opere*	25.430	+1,8 ▲	+8,9 ▼
● *Impianti, macchinari e armamenti*	33.692	–3,9 ▼	–6,2 ▼
● *Mezzi di trasporto*	6.087	–5,9 ▲	–10,2 ▼
● *Risorse biologiche coltivate*	148	0,0 =	–0,7 ▼
● *Prodotti di proprietà intellettuale*	16.020	–0,5 ▼	+0,9 ▲
Variazione delle scorte e oggetti di valore	-	-	-
Esportazioni di beni e servizi	150.499	–0,9 ▼	–1,0 ▼

Fonte: Istat

Corre il turismo, frena l'industria: crescita zero in estate

Congiuntura

L'Istat conferma le stime sul terzo trimestre e ritocca l'acquisito a +0,5%

Il turismo evita all'economia italiana dell'estate di scivolare in territorio negativo. Dietro allo stallo del Pil nel terzo trimestre, confermato ieri dalle stime definitive dell'Istat che ha anche marginalmente corretto al rialzo da +0,4% a +0,5% la crescita acquisita a fine settembre, continua infatti ad allargarsi la forbice delle performance fra l'industria in frenata e i servizi in accelerazione, mentre l'agricoltura rimane ferma.

La crescita zero (+0,4% nel confronto con lo stesso trimestre dello scorso anno) mescola un -0,7% dell'industria e un +0,2% del settore terziario, dominus sempre più assoluto dell'economia italiana. Manifattura e industria in senso stretto, anzi, segnano fra luglio e settembre un rotondo -1%, addolcito appena un po' dal +0,3% messo a segno dalle costruzioni che continuano a mostrare un buon grado di salute nonostante l'addio al Superbonus; segno, questo, che la transizione dal superincentivo ai lavori del Pnrr sembra funzionare, anche se naturalmente cambiano le imprese interessate.

Per vedere dinamiche vivaci, però, occorre appunto girare lo sguardo verso i servizi, dove i numeri record del turismo dominano la scena. Sono questi a spiegare infatti il +1,5% registrato alla voce «commercio, trasporto, alloggio e ristorazione», che anche al netto delle fluttuazioni stagionali si mostra in crescita costante con un +0,7% nel confronto con lo stesso periodo del 2023. Nell'ampia famiglia dei servizi corrono anche le attività finanziarie e assicurative (+0,7% e +3,4% in termini tendenziali), mentre vanno in direzione opposta l'immobiliare (-0,8%) e informazione e comunicazioni (-0,9%).

In termini più generali, i consumi delle famiglie danno una spinta pari a +0,8% mentre gli investimenti tagliano la crescita di tre decimali. Una mano non marginale, +0,2%, è offerta dalla variazione delle scorte, mentre il contributo della domanda estera è negativo per sette decimali.

Il contesto globale complicato pesa inevitabilmente sul ritmo dell'economia italiana, come conferma la flessione dello 0,9% nelle esportazioni. Ma nel confronto internazionale lo stallo italiano è affiancato da un +0,4% dell'Eurozona e da un +0,7% degli Stati Uniti, e anche sul piano tendenziale del raffronto con il terzo trimestre del 2023 il nostro +0,4% appare molto più modesto del +0,9% realizzato dall'area dell'euro mentre gli Usa correvano al ritmo del +2,7%.

Dai consumi delle famiglie spinta da +0,8% Frenano (-0,9%) le esportazioni

Le costruzioni (+0,3%) continuano a mostrare un buon grado di salute nonostante l'addio al Superbonus

In quanto a crescita acquisita a fine settembre, si diceva, l'Istat apporta una piccola correzione alzando il dato da +0,4% a +0,5%. Ma al di là delle oscillazioni dovute agli arrotondamenti, quel che conterà per il consuntivo annuale sarà la capacità dell'economia italiana di realizzare nella fase finale dell'anno un cambio di passo rispetto alla flessione progressiva che dal +0,3% del primo trimestre ha portato alla crescita zero estiva dopo il +0,2% di primavera. I modelli previsionali del Mef vedono questa evoluzione, ha detto il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti nell'audizione alle Camere; e sul conto peseranno anche le quattro giornate lavorative in più contemplate dal calendario del 2024, che potrebbero portare il dato finale nei dintorni del +0,8 per cento.

—**G.Tr.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inps, Its equiparati alla laurea per il riscatto

La circolare

A oggi sono attive 147 Fondazioni e gli studenti scritti sono circa 48mila

Se non è una rivoluzione, soprattutto culturale, davvero poco ci manca. D'ora in avanti anche i diplomi rilasciati dagli Its Academy potranno essere riscattati a fini pensionistici. Esattamente come avviene, da molti più anni, per i diplomi di laurea rilasciati dalle università. Sono arrivate ieri, con una circolare dell'Inps, la n. 98 del 2024, le nuove linee guida sul riscatto dei percorsi formativi erogati dagli Istituti tecnologici superiori (Its Academy), come riformati dalla legge 99 del 15 luglio 2022. E che rappresentano, nei fatti, il pieno riconoscimento di una nozione moderna di diritto allo studio.

Il riscatto, ha spiegato l'Inps, riguarda i corsi strutturati su quattro o sei semestri, rispettivamente riconducibili al quinto e sesto livello del Quadro europeo delle qualifiche (EQF). Ogni percorso formativo deve rispettare gli standard minimi definiti dalla legge. Si potranno riscattare i diplomi Its Academy purché rilasciati in conformità con la normativa prevista dalla legge 99 del 2022 e il relativo accreditamento delle fondazioni. È obbligatorio che i titoli richiesti per il riscatto siano stati conferiti da Its Academy accreditati, sia in fase temporanea che definitiva, secondo le disposizioni in vigore. È disciplinata anche la fase transitoria che consente l'accreditamento temporaneo degli Its Academy già operativi entro il 31 dicembre 2019 o successivamente, a condizione che rispettino determinati criteri.

Gli Its Academy sono la "seconda gamba" formativa terziaria tecnica subito professionalizzante, alternativa all'università, e strettamente collegate alle imprese; a oggi (fonte Indire) sono attive 147 Fondazioni e gli studenti scritti sono circa 48mila. Con il Pnrr, accanto alla riforma, sono arrivati 1,5 miliardi una tantum per far fare agli Its Academy il salto in avanti definitivo (a un anno dal diploma lavora l'87% dei diplomati, con punte del 90/100% in molti territori).

La circolare Inps «segna un altro passo avanti verso il riconoscimento della dignità terziaria degli Istituti tecnologici superiori e un ulteriore messaggio alle famiglie degli studenti Its, passati, presenti e futuri, per confermare che i nostri Istituti non sono la serie B della formazione terziaria, ma una valida alternativa all'università, per coloro che vogliono toccare con mano la conoscenza, grazie anche al supporto di tantissime imprese, scuole e della stessa università - ha sottolineato Guido Torrielli, presidente della rete nazionale Its Italy -. L'aver riconosciuto, ai fini pensionistici, i diplomi Its Academy significa che un diplomato Its frequentando gratuitamente un percorso di istruzione terziaria professionalizzante presso una nostra Fondazione può richiedere il riscatto pensionistico per i relativi semestri di frequenza.

Questo risultato rappresenta uno stimolo in più a continuare la nostra azione di sensibilizzazione delle istituzioni, affinché ci sia certezza dell'erogazione dei fondi Pnrr essenziali per consolidare un sistema rivoluzionario al servizio del Paese».

—**Cl.T.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

OCSE

Pensioni, asset in 20 anni quasi raddoppiati

Nelle economie avanzate gli asset pensionistici sono quasi raddoppiati negli ultimi 20 anni in rapporto al Pil, raggiungendo una media del 55% e superando il 100% del Pil in otto Paesi. È quanto emerge dall'Outlook Ocse sulle pensioni. Gli asset pensionistici accantonati da fondi pubblici e privati nei paesi Ocse, si legge ancora nel report – sono cresciuti lo scorso anno del 10% in termini nominali raggiungendo a fine 2023 oltre 63mila miliardi di dollari sotto la spinta dei proventi degli investimenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Primo Piano
La guerra in Medio Oriente

TAJANI, PACE IN MEDIO ORIENTE NOSTRA PRIORITÀ STRATEGICA
Parlando alla Conferenza ministeriale del Cairo per rafforzare la risposta umanitaria a Gaza, il ministro degli Esteri Antonio Tajani ha sottolineato che «l'impegno per la pace in Medio Oriente è una priorità strategica assoluta della nostra Presidenza del G7».

Siria, dall'Iraq 300 miliziani Usa e Paesi Ue: de-escalation

Medio Oriente. Raid aerei russi dopo il blitz dei ribelli nel Nordovest. Ankara respinge le accuse di coinvolgimento e invita alla riconciliazione

Circa trecento miliziani iracheni filo iraniani sono entrati in Siria per sostenere il governo di Bashar al-Assad, dopo che un'offensiva fulminea da parte dei ribelli jihadisti ha sottratto nel fine settimana alle forze governative alcune zone del Nord del paese, a cominciare dalla seconda città, Aleppo. Intanto, mentre i presidenti di Russia e Iran ribadiscono il loro sostegno ad Assad e Usa, Francia, Germania e Gran Bretagna (e la Ue) chiedono una «de-escalation», per oggi è stata convocata una riunione d'emergenza del Consiglio di sicurezza dell'Onu, richiesta dal governo siriano e sostenuta dai tre membri africani del Consiglio (Mozambico, Sierra Leone e Algeria) e dalla Guyana.

Assad, che ha a sua volta avuto ieri un colloquio con il presidente iraniano Masoud Pezeshkian, ha dichiarato che «l'escalation terroristica» in corso riflette gli obiettivi di «dividere la regione, frammentare i suoi Paesi» e «ridisegnare la mappa geografica secondo gli interessi dell'America e dell'Occidente», assicurando tuttavia che «non farà altro che aumentare la determinazione della Siria e del suo esercito nel contrastare il terrorismo su tutto il territori».

> **Su richiesta di Damasco convocata per oggi una riunione d'emergenza del Consiglio di sicurezza dell'Onu**

Nel frattempo, gli aerei da guerra del governo siriano e della Russia hanno intensificato i bombardamenti nelle aree controllate dai ribelli nel Nordovest, secondo quanto riferito da residenti e soccorritori, compreso un attacco a un campo di sfollati nella provincia di Idlib che avrebbe causato sette morti. Le vittime dei raid sarebbero in tutto 25. Proprio Mosca, che ha una base aerea nel Paese, potrebbe far pendere la bilancia a favore di Assad se iniziasse un bombardamento a tappeto contro i ribelli, come fece nove anni fa. La differenza, questa volta, è che la Russia è impegnata in Ucraina.

Il blitz dei ribelli, che ora premono in direzione della città di Hama, ha tuttavia lasciato il segno, riaccendendo un conflitto mai del tutto sopito ma in una certa misura congelato. Si tratta, in ogni caso, della più grave escalation del conflitto da anni a questa parte, che va ad aggravare un bilancio compreso tra i 300 e i 500mila morti a partire dal 2011, quando le cosiddette Primavere arabe scatenarono una rivolta anche contro il regime di Assad. Da allora, più della metà dei 23 milioni di abitanti che vivevano in Siria prima della guerra sono stati costretti ad abbandonare le loro case e milioni di persone si sono rifugiate all'estero. Assad non è riuscito a restaurare completamente il potere che aveva prima del 2011, ma ha mantenuto, almeno fino agli ultimi giorni, il controllo delle principali città, delle campagne circostanti e delle arterie di collegamento, grazie al sostegno di potenti alleati esterni quali Russia, Iran e Hezbollah libanesi. Non è un caso che l'equilibrio si sia rotto a fronte dell'indebolimento degli ultimi due nel confronto con Israele e della coincidenza con la guerra in Ucraina.

L'attacco nel Nordovest (una delle zone dove più si concentra l'opposizione al regime di Assad) è stato sferrato nella seconda metà della settimana scorsa da Hayat Tahrir al-Sham (Hts), precedentemente noto come Fronte Nusra, che è stato il ramo siriano di al-Qaeda fino alla rottura dei legami avvenuta nel 2016, sebbene Stati Uniti, Unione europea e Regno Unito lo considerino tuttora un gruppo terroristico; e da un'altra alleanza di ribelli, sostenuti dalla Turchia e organizzati sotto la bandiera dell'Esercito nazionale siriano.

Proprio Ankara - che i curdi dell'Amministrazione autonoma del Nordest accusano di essere regista occulto dell'operazione, con l'obiettivo di colpire le comunità curde nella regione di Aleppo - ieri ha dichiarato di non aver garantito alcun sostegno all'offensiva delle milizie, invitando anzi, per bocca del ministro degli Esteri Hakan Fidan, alla riconciliazione.

Quanto agli sponsor di Bashar al-Assad, ieri il presidente russo Vladimir Putin ha avuto un colloquio telefonico con il suo omologo iraniano Masoud Pezeshkian. «È stato espresso – si legge nel comunicato del Cremlino - il sostegno incondizionato alle azioni delle autorità legittime della Siria per ripristinare l'ordine costituzionale e la stabilità politica, economica e sociale». «Crediamo – ha aggiunto Pezeshkian - che i recenti eventi facciano parte di un pericoloso piano degli Stati Uniti e del regime sionista (Israele, *ndr*) per sconvolgere il panorama geopolitico della regione, ma questo piano fallirà».

Quanto a Hezbollah, secondo quanto hanno riferito all'agenzia Reuters fonti vicine ai miliziani libanesi sostenuti dall'Iran, al momento non intenderebbe inviare rinforzi nel nord della Siria.

—**R.Es.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE MILIZIE JIHADISTE

Da una costola di al-Qaeda
L'offensiva dei ribelli è guidata dall'Hts, l'Hayat Tahrir al Sham. L'Hts fu creato con un nome diverso, Jabhat al-Nusra, nel 2011 come affiliato diretto di Al-Qaeda. È stato considerato uno dei gruppi più efficaci e letali tra quelli schierati contro il presidente Assad. Ma l'ideologia jihadista sembrava essere la sua forza trainante piuttosto che lo zelo rivoluzionario, e all'epoca era visto come in contrasto con la principale coalizione di ribelli sotto la bandiera della Siria Libera.
Nel 2016, il leader del gruppo, Abu Mohammed al-Jolani , ha rotto con Al Qaeda, ha sciolto Jabhat al-Nusra e ha creato una nuova organizzazione, che ha preso il nome di Hayat Tahrir al-Sham quando, un anno dopo, si è fusa con diversi altri gruppi simili. Hts in questi anni è rimasto attivo in parte della regione di Idlib

AFP

EPA

ANSA

Guerra e pace. Civili siriani scappano da Aleppo occupata dai ribelli islamisti. In alto a destra, un selfie dei miliziani dall'aeroporto militare Nayrab di Aleppo appena conquistato. A lato, Trump a cena a Mar-a-Lago con Sara e Jair Netanyahu, moglie e figlio del premier israeliano

Trump a Bibi: subito accordo sugli ostaggi Usa e Francia contro Israele: viola la tregua

Guerra e diplomazia

Il presidente eletto incontra moglie e figlio di Netanyahu a Mar-a-Lago e detta la linea

Il presidente eletto Donald Trump ha dettato la linea a Israele: vuole che si arrivi a una tregua a Gaza e a un accordo sugli ostaggi prima del suo insediamento alla Casa Bianca. Messaggio recapitato al premier Benjamin Netanyahu la scorsa settimana dal senatore repubblicano Lindsey Graham, fedelissimo di Trump, in visita in Israele. E ribadito dallo stesso Trump l'altra sera in una cena nel suo resort in Florida a Sara Netanyahu, in visita al figlio Jair che vive in Florida. In un post sui social, la moglie del premier israeliano ha scritto di aver discusso con il tycoon «dell'importanza strategica della vittoria di Israele nella guerra» e dell'importanza del rapporto continuo tra Israele e gli Stati Uniti. E ha spiegato anche di aver «parlato dell'urgenza di agire per liberare gli ostaggi e riportarli indietro al più presto», ha aggiunto, pubblicando una foto che la ritrae insieme con Trump, entrambi sorridenti.

Ma Trump ha parlato in termini ultimativi anche ai palestinesi, chiedendo su Truth il rilascio degli ostaggi prima del suo insediamento, minacciando altrimenti «conseguenze devastanti in Medio Oriente e per coloro che hanno perpetrato queste atrocità contro l'umanità».

Netanyahu ha convocato un gabinetto di sicurezza per valutare le possibilità di dare seguito alle richieste americane. Mentre al Cairo continuano i negoziati diplomatici tra le parti su Gaza.

La tregua in Libano tiene, nonostante le ripetute violazioni. Ieri l'inviato della Casa Bianca Amos Hochstein ha inviato un messaggio esortando Israele a rispettare l'accordo. A Netanyahu è stato contestato, tra l'altro, «il ritorno visibile e udibile dei droni dell'Idf nei cieli di Beirut». La ramanzina americana si è aggiunta alle critiche della Francia che nelle scorse ore, stando a fonti diplomatiche, ha elencato 52 violazioni israeliane del cessate il fuoco.

Ieri poi per la prima volta dall'entrata in vigore del cessate il fuoco, mercoledì, Hezbollah ha tirato due colpi di mortaio verso una postazione militare israeliana al confine con il Libano. Rivendicando i lanci come forma di «avvertimento e risposta difensiva iniziale» alle violazioni dell'Idf. Netanyahu si è affrettato a rilasciare una dichiarazione ufficiale minacciando una risposta forte: «Il lancio di Hezbollah rappresenta una grave violazione, Israele risponderà con forza. Siamo determinati a continuare ad applicare il cessate il fuoco e a rispondere». Poco dopo, dal Libano meridionale sono stati segnalati raid dell'Idf. Il Pentagono è intervenuto in serata affermando che «nonostante gli incidenti, il cessate il fuoco in Libano resiste».

> **Hezbollah ieri ha tirato due colpi di mortaio verso una postazione militare israeliana al confine con il Libano**

I vertici militari israeliani, da parte loro, non nascondono l'attività delle truppe. L'ufficio stampa dell'esercito lunedì ha postato un riepilogo, confermando di aver effettuato diversi attacchi in Libano nei giorni scorsi, in seguito ad azioni di Hezbollah «che hanno rappresentato una minaccia». Inoltre, l'Idf ha dichiarato di aver colpito veicoli militari in uno sito di produzione di missili nella valle della Beqaa e altri al confine tra Libano e Siria. Secondo l'esercito libanese uno dei raid ha colpito dentro la base militare di Al-Abbara, e un altro colpo ha ucciso una persona a Marjayoun, vicino al confine meridionale del Libano.

Intanto al sud, sul fronte di Gaza, i combattimenti non si fermano. Il presidente Joe Biden si è dichiarato «devastato e indignato» nell'apprendere che l'Idf ha dichiarato la morte del soldato israelo-americano Omer Neutra, ucciso il giorno del massacro e portato a Gaza. « Mi hanno raccontato che i suoi nonni erano sopravvissuti all'Olocausto», ha detto, «oggi l 'America è in lutto per la scomparsa di Omer».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Unrwa sospende consegna degli aiuti a Gaza

Situazione umanitaria

La decisione dopo un altro attacco di bande armate a convogli di aiuti alimentari

L'Agenzia dell'Onu per i rifugiati palestinesi (Unrwa) ha sospeso da ieri la consegna degli aiuti umanitari attraverso Kerem Shalom, il valico principale di Gaza, a causa dell'illegalità e della violenza in aumento, accusando Israele di non aver garantito le condizioni di sicurezza agli operatori umanitari per fornire assistenza.

Philippe Lazzarini, il capo dell'Agenzia, ha affermato in una nota che l'Unrwa ha smesso di inviare aiuti attraverso il valico nonostante la crisi della fame a Gaza perché è diventato «impossibile» farlo in sicurezza. «La strada per uscire da questo valico non è sicura da mesi», ha spiegato il funzionario Onu.

La decisione di fermare le spedizioni di aiuti dell'Unrwa è stata presa dopo che sabato alcune bande armate hanno rapinato un convoglio di camion pieni di aiuti umanitari appena entrati a Gaza. Si tratta del secondo episodio che segue un attacco avvenuto il 16 novembre scorso, quando un convoglio di camion di aiuti più grande era stato saccheggiato sotto la minaccia delle armi. Louise Wateridge, portavoce dell'Unrwa, ha spiegato che a sud della Striscia di Gaza c'è stato «un enorme aumento di saccheggi e attività criminali negli ultimi mesi». «Anche quando siamo in grado di raccogliere aiuti dal confine, non arrivano mai ai nostri magazzini al nostro centro di distribuzione a Khan Younis», ha raccontato. «Se sei fortunato, alcuni giorni puoi arrivare con mezzo camion di rifornimenti, ma sei partito da cinque camion o 12 camion o 100 camion». L'Agenzia ritiene che parte dei saccheggi non sia stata causata dalla criminalità organizzata, ma dalla disperazione tra gli oltre due milioni di palestinesi che vivono di stenti nel territorio.

Secondo Lazzarini le «decisioni politiche» di Israele hanno limitato la quantità di aiuti in arrivo a Gaza e hanno anche creato un ambiente pericoloso e caotico per la consegna delle relativamente poche forniture entrate attraverso il valico di Kerem Shalom. «Israele - ha spiegato ancora nel comunicato - non è riuscito a fornire un passaggio sicuro sulle strade designate per l'uso dei camion degli aiuti e l'esercito israeliano ha preso di mira gli ufficiali di polizia locali, portando a un crollo della legge e dell'ordine nella area. La responsabilità della protezione degli operatori umanitari e delle forniture spetta allo Stato di Israele in quanto potenza occupante», ha concluso Lazzarini. «Devono garantire che gli aiuti arrivino a Gaza in modo sicuro e devono astenersi dagli attacchi contro gli operatori umanitari».

In risposta all'annuncio di ieri, l'Agenzia militare israeliana che supervisiona la distribuzione degli aiuti a Gaza (Cogat) ha cercato di minimizzare l'impatto della sospensione, affermando che gli aiuti forniti dall'Unrwa hanno costituito solo il 7% di tutti gli aiuti consegnati nel territorio a novembre. Secondo il Cogat, più di 1.000 camion di aiuti sono stati «raccolti dai vari valichi e distribuiti in tutta la Striscia di Gaza» nell'ultima settimana.

A gennaio, Israele ha accusato una dozzina di dipendenti dell'Unrwa di aver partecipato agli attacchi del 7 ottobre 2023, portando l'agenzia a licenziarli. Un'indagine dell'Onu ha poi scoperto che Israele non aveva fornito prove a sostegno delle sue affermazioni. A ottobre, il Parlamento israeliano ha approvato due leggi che vietano le operazioni dell'Unrwa nel Paese, una mossa che ha creato ulteriori sfide logistiche per il lavoro dell'agenzia a Gaza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PHILIPPE LAZZARINI
Per il capo dell'Agenzia Onu Israele non ha garantito la sicurezza

Economia e politica internazionale

OGGI E DOMANI MINISTERIALE NATO PRESIEDUTA DA RUTTE
I ministri degli Esteri della Nato si riuniscono oggi e domani a Bruxelles, in una riunione segnata dal peggioramento della situazione in Ucraina di fronte all'offensiva militare russa e dall'incertezza sui piani del nuovo presidente Usa Donald Trump. La riunione sarà la prima presieduta da Mark Rutte

EPA

Parigi. Il primo ministro francese Michel Barnier lascia il podio dopo il suo discorso all'Assemblea Nazionale. La manovra verrà approvata senza il voto parlamentare

Francia, chiesta la sfiducia per il governo Barnier

La legge sulla Sécurité

Il primo ministro invoca l'articolo 49.3 della Carta ed evita il voto in Assemblée

I lepenisti annunciano il sì anche alla mozione di censura della sinistra

Riccardo Sorrentino

È «un momento di verità»: Michel Barnier, il primo ministro francese, ha deciso di «mettere ciascuno di fronte alle proprie responsabilità». Dopo aver annunciato le sue ultime concessioni al Rassemblement national (Rn), il partito di destra radicale, ha invocato l'articolo 49.3 della Costituzione per l'approvazione della legge di finanziamento della Sécurité sociale (Plfss), l'insieme degli istituti dello Stato sociale francese (sanità, vecchiaia, famiglia, infortuni sul lavoro), evitando così il voto del Parlamento.

Le opposizioni hanno immediatamente presentato le loro mozioni di *censure*: a sinistra La France Insoumise (Lfi) di Jean-Luc Mélenchon, a destra lo stesso Rn, che però questa volta ha deciso di votare tutte le mozioni presentate, anche quella di Lfi (che però è molto critica verso i lepenisti). Se così fosse, solo l'astensione dei socialisti, auspicata ma a questo punto improbabile, potrebbe salvare il Governo al voto di sfiducia, che non potrà avvenire prima di domani.

Barnier contava sul fatto che i francesi, anche all'interno dell'elettorato di Rn, sono contrari alla *censure*; e quindi sperava che la rigidità dei lepenisti fosse tutta negoziale. Ha quindi deciso di fare una nuova concessione e ha proposto un'ulteriore modifica alla legge di bilancio per venire incontro alle richieste del Rn: il governo rinuncerà alla riduzione dei rimborsi dei farmaci. Poi però ha deciso di invocare l'articolo 49.3, con il quale sono stati approvati i budget del 2022 e del 2023. Forse avrebbe potuto aspettare il voto sulla mozione di rifiuto preventivo, presentata dai socialisti anche per evitare l'imbarazzo di una convergenza tra destra radicale e il *Nouveau Front Populaire* delle sinistre: si sarebbe così evitato il dibattito e spedito il disegno di legge alla "navetta" tra *Assemblée* e *Sénat*. Il governo forse avrebbe addirittura potuto far bocciare il provvedimento, per ripresentarlo e andare all'esercizio provvisorio. Barnier ha scelto la via diretta.

Il *Rassemblement*, dopo aver costretto il governo a ripetute concessioni, ha ritenuto opportuno continuare a dire no. «Depositeremo una mozione di sfiducia», ha subito detto la presidente del gruppo parlamentare all'*Assemblée*, Marine Le Pen: «Voteremo le mozioni di censura, a cominciare dalla nostra», ha poi precisato. La leader di fatto di Rn considera «ingiuste» le misure della legge. «Non c'è via d'uscita per un governo che torna a seguire la linea del macronismo, che rifiuta di considerare l'urgenza sociale di arrivare a fine mese e che ignora la necessità di rilanciare la crescita», ha intanto scritto su X il presidente del partito Jordan Bardella che in mattinata aveva già annunciato il voto di *censure* «a meno di un miracolo dell'ultimo minuto».

> **Mercati nervosi: l'euro perde fino all'1% mentre lo spread tra l'Oat e il Bund tedesco risale verso quota 90**

I mercati non hanno preso bene le novità politiche. L'euro è scivolato fino a 1,0469, con una flessione dell'un per cento, anche se l'indice azionario Cac40, dopo ampie oscillazioni, ha recuperato terreno e ha chiuso agli stessi livelli di venerdì (+0,02%): durante la seduta è arrivato a perdere l'1,2 per cento. Lo spread degli Oat decennali sui Bund tedeschi, che nei giorni scorsi aveva sfiorato 90 punti - il massimo dal "terribile" 2012 - ha terminato la seduta a 87,3. In un anno è salito del 93 per cento.

Barnier aveva chiaramente parlato di una «tempesta» sui mercati e di un costo del debito che sarebbe salito molto dagli attuali 60 miliardi. Secondo le opposizioni, di destra e di sinistra, la Francia avrà comunque un bilancio, magari - attraverso l'esercizio provvisorio - lo stesso del 2024. I conti di quest'anno si avviano però a chiudere con un deficit pari al 6,2% del Pil e il disavanzo, senza interventi, potrebbe salire l'anno prossimo al 7 per cento. Non manca neanche chi ora teme uno *shutdown* all'americana né chi prevede che il presidente Emmanuel Macron possa, in ultima istanza, invocare i «poteri eccezionali», in materia finanziaria, previsti dall'articolo 16 della Costituzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Romania: tutto regolare, sì al ballottaggio

Elezioni presidenziali

La Corte costituzionale, dopo il riconteggio, convalida il primo turno

Roberto Da Rin

È sempre più in bilico tra Bruxelles e Mosca. La Romania vive giornate convulse, con le elezioni presidenziali contestate e quelle legislative svolte in un clima caotico. Ieri però è stato compiuto un primo passo: la Corte Costituzionale ha convalidato i risultati del primo turno delle elezioni presidenziali del 24 novembre scorso. I giudici hanno deciso che il ballottaggio si svolgerà l'8 dicembre tra il candidato di estrema destra Calin Georgescu e la candidata di centrodestra Elena Lasconi. L'Alta Corte ha quindi respinto la richiesta di annullare lo scrutinio per presunti brogli formulata dal candidato conservatore Cristian Terhes, giudicandola infondata.

Il grande sconfitto, arrivato terzo, escluso quindi dal ballottaggio, è Marcel Ciolacu, il premier uscente, filoeuropeo. Che già ieri mattina aveva mantenuto una postura chiara: "Non voglio candidarmi dopo il riconteggio. La sfida finale è tra Calin Georgescu e Elena Lasconi", ha dichiarato il premier socialdemocratico romeno Ciolacu in vista della decisione della Corte costituzionale arrivata ieri sera. Le parole di Ciolacu: «Annuncio molto chiaramente oggi che se, dopo il riconteggio, si accertasse che ho più voti della signora Lasconi non parteciperò».

Tra pochi giorni quindi la Romania avrà un nuovo presidente. Intanto le elezioni legislative di domenica mostrano risultati ambigui: il Partito Socialdemocratico si è affermato come prima forza politica ottenendo il 22,6%. Tuttavia, la lettura in filigrana dei conteggi rivela che i tre partiti dell'estrema destra - uniti nell'opporsi agli aiuti a Kiev in nome della "pace" e nella difesa dei valori cristiani - hanno ottenuto più del 32% dei voti triplicando il dato rispetto al voto del 2020.

In altre parole un rumeno su tre è filorusso, mentre, solo pochi anni fa, la percentuale era di uno su dieci. Il lungo confine terrestre tra Romania e Ucraina rende palpabile il timore di un allargamento delle ostilità. La complessità della questione rumena si spiega con l'appartenenza della Romania alla Ue e soprattutto alla Nato.

I socialdemocratici sono in riunione permanente per decidere su quale piattaforma politica negoziare un accordo di coalizione, cercando di lasciare spazio ai partiti di estrema destra. «Ci aspettiamo che i partiti democratici e filo Ue capiscano che il nostro partito può essere il fattore di equilibrio intorno a cui è possibile formare la futura maggioranza», ha dichiarato il vice presidente dei socialdemocratici, Victor Negrescu. La formazione del governo non può prescindere dal vincitore delle elezioni presidenziali di domenica prossima.

AFP

La prossima tappa. Il filorusso Georgescu e la conservatrice Lasconi si sfideranno domenica

AFP

La questione Ucraina

La campagna elettorale è stata dominata da tre temi: le preoccupazioni degli elettori per l'inflazione crescente, i tagli alla spesa pubblica e la guerra in corso tra Ucraina e Russia. La contrapposizione è stata forte tra i filoUe, favorevoli all'invio di armi a Kiev e i filorussi, contrari. A ciò si aggiunge la rabbia dei romeni appartenenti alle classi sociali più basse per i fondi e gli aiuti destinati ai profughi e migranti ucraini entrati in Romania, negli ultimi 18 mesi.

Il presidente russo Putin ha ironizzato sulle scelte della Corte costituzionale: «La Romania andrà domenica prossima al secondo turno delle elezioni presidenziali. Alle autorità non piaceva un candidato e hanno deciso di ricontare i voti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PANORAMA

RIBADITO IL SOSTEGNO ALL'UCRAINA

Scholz torna a Kiev, aiuti per 650 milioni

«AL FIANCO DELL'UCRAINA»
Il cancelliere tedesco Olaf Scholz durante la conferenza stampa congiunta con il presidente ucraino Volodymyr Zelensky a Kiev

Tornato ieri a Kiev per la prima volta dopo più di due anni, il cancelliere tedesco Olaf Scholz ha indirizzato dalla capitale ucraina un messaggio a Vladimir Putin: «Il nostro sostegno all'Ucraina non vacillerà – ha scritto Scholz, che ha parlato di recente con Putin al telefono -. Saremo al fianco del popolo ucraino per tutto il tempo che ci vorrà». Di fronte all'incertezza per quello che potrà rappresentare per l'Ucraina l'inizio della presidenza Trump, ma anche il futuro stesso della Germania e di Scholz dopo il naufragio della coalizione di governo, il cancelliere ha annunciato ulteriori aiuti militari all'Ucraina per un valore di 650 milioni di euro: sistemi di difesa aerea IRIS-T, carri armati Leopard e droni armati, anche se Scholz ha confermato il rifiuto di fornire a Kiev i missili da crociera Taurus. Sulla questione, ha dichiarato il presidente Volodymyr Zelensky in conferenza stampa accanto a Scholz, «stiamo lavorando per avvicinare le posizioni». Friedrich Merz, il leader dell'opposizione conservatrice che sfiderà i socialdemocratici alle elezioni tedesche di febbraio, è favorevole all'invio dei Taurus. In un'intervista, ieri Zelensky ha ripetuto la disponibilità ad accettare una tregua anche senza l'immediata restituzione dei territori ucraini occupati dalla Russia, in cambio però dell'invito a Kiev a entrare nella Nato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DOPO LO STOP ALL'INTEGRAZIONE NELLA UE

Georgia nel caos, Mosca evoca piazza Maidan

QUINTA NOTTE DI PROTESTE
Una manifestante con la bandiera georgiana fuori dal Parlamento di Tbilisi per protestare contro la decisione di sospendere i negoziati con la Ue

Poco prima che i manifestanti tornassero nella piazza antistante il Parlamento di Tbilisi ad affrontare la polizia anti-sommossa per la quinta notte consecutiva, la presidente della Georgia, Salome Zourabishvili, ha lanciato un appello ai Paesi occidentali perché sostengano il «movimento nazionale» per l'integrazione della Georgia nell'Unione Europea. Schierata con l'opposizione, la signora Zourabishvili considera illegittimo l'esito delle elezioni che il 26 ottobre hanno confermato la permanenza al potere di Sogno Georgiano, partito fondato dal miliardario Bidzina Ivanishvili, considerato vicino a Mosca. A riaccendere la protesta, dopo il voto, è stato l'annuncio della sospensione del processo di avvicinamento alla Ue almeno fino al 2028. Secondo i manifestanti, è la conferma che il Governo del premier Irakli Kobakhidze è manovrato dalla Russia: ieri il portavoce del Cremlino Dmitrij Peskov ha negato interferenze, ma ha paragonato il violento confronto in corso nelle strade di Tbilisi alle proteste sul Maidan di Kiev, che nel 2014 rovesciarono il presidente filorusso Viktor Yanukovich. Accusando l'opposizione di voler sovvertire l'ordine costituzionale, il premier Kobakhidze ha escluso negoziati, e ha affermato che il Governo sta proteggendo la Georgia evitando di trascinarla, come l'Ucraina, in guerra contro la Russia. Gli arresti sarebbero già più di 200.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VERSO UN BIS DEL GOVERNO USCENTE

Niente scosse a Dublino, Sinn Fein non sfonda

POSSIBILE PREMIER
Micheal Martin, leader del Fianna Fail, è favorito per essere nominato primo ministro dopo la vittoria del suo partito alle elezioni politiche irlandesi

Sarà con tutta probabilità un sostanziale bis di quello attuale il prossimo governo irlandese, dopo che i due partiti che già formavano la coalizione di maggioranza - Fianna Fail e Fine Gael - sono risultati i più votati nelle elezioni di venerdì scorso. I due partiti di centro/centrodestra, tradizionali dominatori e un tempo arcirivali della politica irlandese, hanno ottenuto secondo i risultati in via di completamento rispettivamente 46 (il Fianna Fail, il cui leader Micheall Martin è in pole position per diventare premier) e 38 seggi (il Fine Gael), sui 174. Per governare dovranno con tutta probabilità allearsi con un altro partito - si ipotizzano i Laburisti o i Socialdemocratici (11 seggi) - o con un gruppo sufficiente di indipendenti.

Fuori dalla stanza dei bottoni resteranno invece, ancora una volta, i nazionalisti dello Sinn Fein, eredi del braccio politico dell'Ira, pure accreditati di 38 seggi, ma con i quali gli altri due partiti maggiori hanno escluso di governare. Un paio di anni fa lo Sinn Fein aveva toccato il 35% dei consensi, persi però negli ultimi mesi e attestatisi al 19%. A penalizzare il partito nazionalista è stata inoltre anche un'affluenza bassa, soprattutto tra i giovani, tradizionale bacino di elettori.

Per la formazione del governo ci vorranno però, con tutta probabilità, settimane.

—Mi.Pi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

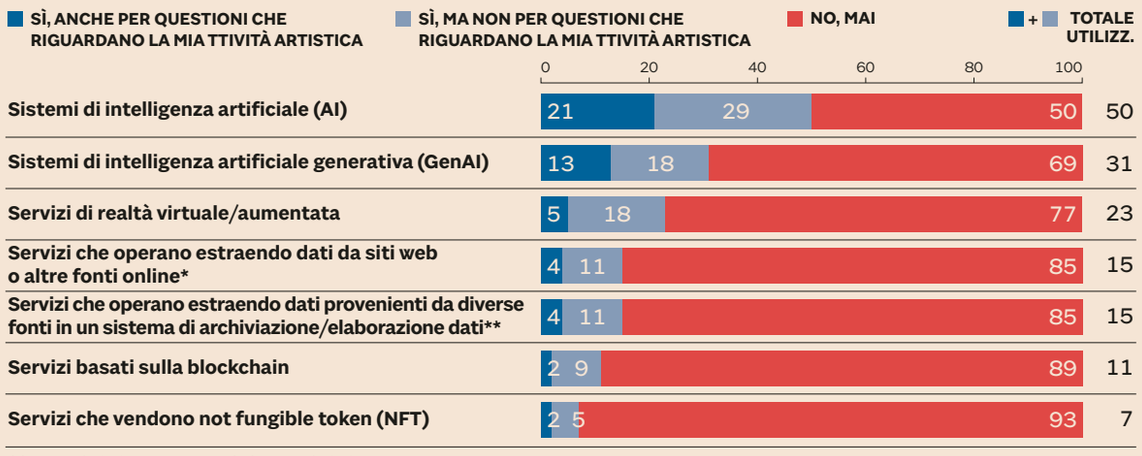
Commenti

63%

IMMAGINI GENERATE DALL'AI
Chi utilizza l'Ai nella generazione di contenuti testuali (circa sei intervistati su dieci) lo fa principalmente per raccogliere stimoli e spunti di partenza per le proprie composizioni, ma anche per affinare testi precedentemente prodotti. Nella generazione di immagini e video l'utilizzo si attesta sul 63%

L'impiego dell'Ai e di altre tecnologie fra i creativi

Nella sua esperienza personale, ha mai utilizzato...?
Dati in %



(*) Attività di data scraping. (**) Attività di data ingestion. Fonte: XV Rapporto Civita Next Gen Ai

L'intelligenza artificiale spaventa l'industria creativa per l'impatto sul futuro

Rapporto Civita Next Gen Ai

Marilena Pirrelli

Strumento del futuro o arma di distruzione di massa della creatività? Tante le voci favorevoli all'uso dell'Intelligenza artificiale (Ai), soprattutto presso le nuove generazioni, ma non mancano diffidenza e inviti alla prudenza. Coloro che più temono l'Ai sono gli artisti, per i quali il senso di minaccia prevale su quello delle opportunità. Il responso, sorprendente, giunge da un'indagine condotta da Civita su un'ampia platea di creativi – musicisti, autori, attori e artisti - iscritti alla Siae. La ricerca verrà presentata il 5 dicembre a Roma dall'Associazione Civita nel XV Rapporto Civita Next Gen Ai. Il campione analizzato da Swg (più di 4.700 individui iscritti alla Siae) ha consentito anche di delineare il livello di conoscenza e di utilizzo degli strumenti di Intelligenza Artificiale Generativa (GenAi) nelle pratiche artistiche dei creativi.

«L'impiego dell'Ai è relativamente diffuso tra i creativi Siae, dal momento che la metà del campione dichiara di utilizzarla e circa uno su tre sostiene di aver usato sistemi di GenAi, con quote più elevate tra chi lavora nel cinema e nell'animazione» spiega Alfredo Valeri, Responsabile Ricerca e Innovazione di Associazione Civita, «ma l'uso di questi sistemi generativi è prevalentemente esplorativo e avviene nel contesto della propria attività artistica solo in un numero limitato di casi (13%)». L'uso creativo nel proprio lavoro di realtà virtuale e aumentata, attività di *data scraping* e di *data ingestion*, di *blockchain* ed Nft è limitato tra il 5% il 2% degli intervistati.

Chi utilizza l'Ai nella generazione di contenuti testuali (circa sei rispondenti su dieci) lo fa principalmente per raccogliere stimoli e spunti di partenza per le proprie composizioni, ma anche per affinare testi precedentemente prodotti. Nella generazione di immagini e video (l'utilizzo si attesta sul 63% e sul 30% dei rispondenti), l'Ai viene impiegata soprattutto per generare immagini partendo da un prompt testuale o per modificare contenuti già esistenti e lo stesso accade per i contenuti audio. Fra chi adopera l'Ai, lo strumento di gran lunga più diffuso è ChatGPT (75% lo usa in versione gratuita, il 19% Midjourney e Dall-e, il 18% Suno AI e il 14% ChatGPT Plus), impiegato almeno una volta da due intervistati su cinque, con punte vicine all'80% fra gli autori cinematografici. L'idea che emerge in generale è che l'intelligenza artificiale venga usata come stimolo o ausilio alla creatività, entro però quei limiti oltre i quali diverrebbe una minaccia per i creativi stessi. Un intervistato su tre avverte che l'Ai ha il potenziale per sostituire o ridurre drasticamente il lavoro artistico, mettendone a rischio sostenibilità e diversità, a fronte di un 12% che, invece, sostiene che l'Ai possa migliorare la creatività umana. Così come prevale l'opinione che genererà omologazione, eroderà i ricavi degli addetti dei settori creativi, ne ridurrà le fonti di ispirazione, sino a determinare l'offuscamento della figura stessa dell'artista.

> UN AUTORE SU TRE RITIENE CHE L'AI ABBIA IL POTENZIALE PER RIDURRE IL LAVORO ARTISTICO, SOLO IL 12% PENSA SIA UNA OPPORTUNITÀ

Minaccia percepita da un autore su tre in Italia, solo il 12% sostiene che l'Ai possa migliorare la creatività umana offrendo nuovi strumenti espressivi. E non è un timore solo italiano a quanto risulta da una recente indagine eseguita dall'Università di Glasgow su 1.200 autori commissionata dalla società inglese di gestione dei diritti Dacs (Design & Artists Copyright Society). Esemplare la vicenda del *Ritratto di Alan Turing* realizzato dal robot Ai-Da ideato da Aidan Meller, super esperto di arte moderna e contemporanea, che ha collaborato con il team di specialisti di intelligenza artificiale delle università di Oxford e Birmingham. Da Sotheby's a inizio novembre l'opera in asta ha moltiplicato le stime (120-180mila dollari) fino a raggiungere il milione di dollari. Eterea e inquietante, l'opera stessa sembra interrogarci su dove potrà portarci l'intelligenza artificiale e la corsa globale per sfruttarne il potere. «Si potrebbe ipotizzare – conclude Valeri - che la chiusura registrata dai creativi in questa prima indagine possa positivamente mutare nel tempo, a fronte di una crescita delle occasioni di contatto e di utilizzo di questi sistemi, anche al di fuori del proprio ambito creativo o professionale».

Infine, la tutela del diritto d'autore fa emergere le paure diffuse sui possibili effetti lesivi determinati dai servizi di data scraping e di data ingestion alimentati da sistemi di Ai. Malgrado ciò, la metà degli autori sarebbe disposta a consentire – dietro congruo compenso – l'utilizzo delle opere di cui detiene il copyright per addestrare sistemi di Ai. Per i creativi oggi il Regolamento Europeo sull'Intelligenza Artificiale (Ai Act) è insufficiente a tutelare efficacemente il diritto d'autore e chiedono un intervento molto più deciso dello Stato italiano, auspicando che la regolamentazione degli aspetti legali inerenti all'Ai sia affidata a organismi sovranazionali come la Wipo - World Intellectual Property Organization. Alla Siae i creativi intervistati chiedono, infine, di regolamentare l'uso dell'Ai da parte degli iscritti e per le opere generate dall'Ai di prevedere tutele solo per l'essere umano che le genera, considerato unico detentore a titolo originale dei diritti d'autore.

«L'ambizione di questo Rapporto – conclude Simonetta Giordani, Segretario Generale Associazione Civita – non è di prevedere come si configurerà il domani a seguito di una rivoluzione in rapida e continua evoluzione (e quindi impossibile da comprendere in tutta la sua portata), né tanto meno abbiamo l'ingenua pretesa di anticipare quelle che saranno le future configurazioni del sistema culturale. La nostra aspirazione è decisamente più pragmatica. Desideriamo, infatti, alimentare un dialogo e un confronto serio su tematiche che rivestiranno un ruolo sempre più centrale nella nostra quotidianità, offrendo risorse e strumenti utili agli operatori, ai professionisti e a coloro che esercitano responsabilità istituzionali o che guidano l'innovazione nei contesti imprenditoriali, affinché ciascuno di questi attori, nella propria sfera di competenza, possa maturare una propria visione, basata sulla consapevolezza delle potenzialità e dei rischi associati a questa tecnologia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Imprese & Territori

Rapporto EY sull'attrattività
Investimenti esteri in calo del 12% in Italia —p.18

Made in Italy
La nave Vespucci lascia Mumbai, prossima tappa Doha —p.19

COSMETICA & SOSTENIBILITÀ
Il Gruppo Davines premia i primi due vincitori di "The Good Farmer Award", dedicato a giovani agricoltori che praticano agroecologia e agricoltura biologica rigenerativa
ilsole24ore.com/moda

Logistica, appello delle imprese: «Cento milioni all'intermodalità»

Trasporti

Grimaldi (Alis): «Ferrobonus e Sea modal shift strategici per ridurre i Tir sulle strade»

Oggi a Roma l'assemblea generale dell'associazione con esponenti del governo

Marco Morino

Promuovere il trasporto intermodale (camion+treno, nave+camion, nave+treno) attraverso gli incentivi statali. Ma per risultare pienamente efficaci è necessario incrementare ad almeno 100 milioni di euro l'anno le dotazioni finanziarie di Sea modal shift (ex Marebonus) e Ferrobonus per ciascuna misura. Nel 2022, anno in cui non è stato erogato l'incentivo Marebonus, si è assistito a un incremento del traffico dei camion su rete Anas del 4% rispetto al 2019. Inoltre, con riferimento all'intermodalità marittima, sarà fondamentale che le risorse provenienti dalla tassazione Ue sulle emissioni Ets (Emission trading scheme) siano reinvestite dal governo italiano interamente nel settore marittimo, contribuendo per esempio ad aumentare la dotazione finanziaria destinata proprio al Sea modal shift, perché «ciò che proviene dal mare deve ritornare al mare».

GUIDO GRIMALDI
Presidente Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile)

Questi i passaggi salienti della relazione che Guido Grimaldi, presidente di Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile), svolgerà, oggi, all'assemblea generale dell'associazione in programma a Roma. È annunciata la presenza, tra gli altri, dei ministri Antonio Tajani (Esteri), Matteo Salvini (Infrastrutture e Trasporti), Guido Crosetto (Difesa), Daniela Santanchè (Turismo). Alis, nata nell'ottobre 2016, rappresenta oltre 2.300 imprese (tra marittimi, autotrasportatori, operatori ferroviari e professionisti della logistica), con circa 320mila lavoratori e 90 miliardi di fatturato aggregato. Al momento, Sea modal shift e Ferrobonus dispongono di una dotazione finanziaria rispettivamente di 60 e 50 milioni di euro spalmati in parti uguali su cinque anni, fino a tutto il 2026. In particolare, il Sea modal shift è l'incentivo rivolto alle imprese di autotrasporto merci che scelgono di effettuare i loro viaggi su rotte marittime appositamente individuate dal ministero dei Trasporti (Mit) in alternativa al tutto-strada.

Dice Grimaldi: «Il trasporto sostenibile e in particolare quello intermodale rappresenta una delle principali leve di competitività e di cambiamento che possono far crescere le nostre imprese attraverso l'integrazione tra le differenti modalità di trasporto, riducendo così l'impatto ambientale, la congestione stradale, il rischio di incidentalità e migliorando l'efficienza delle catene logistiche e la vita dei cittadini. Esempi attuali e concreti promossi dalle nostre imprese - continua il presidente di Alis - sono i nuovi collegamenti ferroviari verso la Germania e la nuova linea marittima tra Italia e Turchia, che favoriscono ulteriormente gli scambi commerciali verso Nord Europa e Asia».

Secondo i dati Eurostat, nel 2023 il trasporto intermodale delle merci in Europa ha registrato una crescita del 4,5% rispetto all'anno precedente. Con riferimento all'attività dei soci Alis che operano nell'intermodalità marittima e ferroviaria, il centro studi dell'associazione insieme a Srm ha elaborato le seguenti stime, riferite all'anno 2024: 6 milioni di camion risultano sottratti alle autostrade italiane grazie ai trasporti intermodali; 143 milioni di tonnellate di merci trasferite dalle autostrade verso l'intermodalità, attraverso la rete nazionale dei porti e degli interporti; 5,4 milioni di tonnellate di emissioni di CO_2 abbattuti. Aggiunge Grimaldi: «Negli ultimi dieci anni il traffico Ro-Ro ha conosciuto una notevole crescita nei porti italiani, registrando un incremento del 56% e confermando così che la penisola italiana è una infrastruttura naturale e vanta una posizione strategica nel Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA

Trasporto merci. Container in attesa di essere movimentati lungo le banchine di un porto marittimo

Enel incontra 250 studenti su energia e ambiente

Formazione

L'incontro promosso con l'Osservatorio permanente Giovani-Editori

Sala piena ieri all'istituto Schiaparelli-Gramsci di Milano dove una rappresentanza di circa 250 studenti provenienti da Lombardia, Piemonte e Liguria ha incontrato Nicola Lanzetta, direttore Italia di Enel. L'occasione era parte dell'iniziativa "E-Project: Ecological Literacy" promossa nelle scuole superiori italiane dall'Osservatorio Permanente Giovani-Editori con la stessa Enel: un progetto triennale di «alfabetizzazione ecologica ed energetica» sviluppato a partire dal 2022, che ha visto l'approfondimento di argomenti legati alle strategie per contrastare il collasso ecologico del pianeta. L'obiettivo: sensibilizzare e costruire consapevolezza negli studenti, soprattutto riguardo al cambiamento climatico e alle sfide energetiche future, dove «non servono ideologie, ma idee», ha ripetuto Lanzetta. «Enel crede fortemente in questo progetto portato avanti con l'Osservatorio», ha inoltre spiegato: «Essere qui a parlare davanti a tanti giovani di temi importanti come la transizione energetica è stimolante e arricchente: le nuove generazioni hanno a cuore la salute del pianeta e momenti come quello di oggi possono renderli più consapevoli sulle sfide energetiche del prossimo futuro».

Tra i temi che più hanno acceso la curiosità degli studenti, quello degli sbocchi lavorativi: «È necessario che il sistema formativo supporti la transizione», ha ribadito il manager. Sul nucleare ha indicato che i primi prototipi di *small modular reactors* «saranno pronti intorno al 2030», mentre sull'auto elettrica ha detto: «Non sarà un regolatore a dire quando, ma sarà un trend sul quale non si potrà tornare indietro».

—**Sa.D.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MADE IN ITALY

Matteo Zoppas confermato alla presidenza dell'Ice

MATTEO ZOPPAS
Presidente dell'Agenzia Ice

ANNALISA SASSI
vice presidente di Confindustria

BARBARA CIMMINO
vice presidente di Confindustria

Il cda dell'Ice ha confermato ieri Matteo Zoppas alla presidenza dell'agenzia Ice, una carica che ricopre dal febbraio 2023. «Sono profondamente grato al consiglio di amministrazione per la fiducia rinnovata e all'intera struttura dell'Ice per l'impegno e la collaborazione dimostrati fino ad oggi» ha commentato Zoppas. «Ringrazio il cda uscente per il lavoro svolto, certo che anche le competenze dei nuovi membri saranno fondamentali per raggiungere risultati ancora più ambiziosi e avvicinare ulteriormente l'Agenzia alle priorità delle imprese italiane» ha sottolineato aggiungendo come «in un contesto globale complesso e in evoluzione come quello attuale, il Made in Italy sta affrontando sfide cruciali con determinazione. Ringrazio il Governo per il pieno sostegno dato al nostro mandato. Dobbiamo continuare a lavorare per creare nuovi momenti di sviluppo del business attraverso un dialogo costante con le aziende, trasformandoli in occasioni commerciali concrete» ha spiegato Zoppas. L'obiettivo, «seppur sfidante, potrebbe essere quello di superare la soglia dei 700 miliardi di euro di esportazioni, rafforzando la presenza italiana nei mercati internazionali e valorizzando l'eccellenza delle nostre imprese, degli imprenditori e dei prodotti». Fondamentale però «fare squadra con il sistema Paese, essenziale per trasformare le incertezze in opportunità e consolidare il ruolo del made in Italy come simbolo globale di qualità, innovazione e tradizione». Nel nuovo cda dell'agenzia l'ingresso di Barbara Cimmino (vice presidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli investimenti), di Annalisa Sassi (vice presidente di Confindustria e presidente del Consiglio delle Rappresentanze Regionali e per le politiche di Coesione Territoriale). L'Agenzia opera con 87 strutture permanenti in 74 Paesi (69 uffici e 18 punti di corrispondenza), per l'internazionalizzazione delle imprese italiane, la commercializzazione dei beni e servizi italiani nei mercati internazionali e per promuovere l'immagine dei prodotti italiani nel mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA

Ice. L'Agenzia opera con 87 strutture in 74 Paesi

ACCORDO DOLOMITI ENERGIA EPICO PER HYDROWATT SHP
Il Gruppo Dolomiti Energia e il Gruppo Epico, produttore di energie rinnovabili con 60 centrali tra idroelettriche, fotovoltaiche ed a biomassa, hanno siglato il contratto di compravendita per l'acquisizione del 100% del capitale sociale di Hydrowatt Shp srl. L'operazione sarà conclusa all'inizio del 2025, subordinatamente all'ottenimento di tutte le autorizzazioni necessarie. L'enterprise value è pari a 15 milioni di euro e l'operazione comprende 14 impianti fotovoltaici

Investimenti esteri in calo del 12% Crescono macchinari e farmaceutica

Il sondaggio

L'EY Attractiveness Survey: nonostante il calo in Italia la quota di mercato è stabile

Il 74% dei dirigenti prevede di espandere o stabilire le proprie attività nel Paese

Luca Benecchi

Gli investimenti esteri diretti calano sia in Europa che in Italia ma, nonostante questo, la quota di mercato per il nostro Paese rimane stabile. Sono questi i risultati dell'EY Attractiveness Survey 2024, il sondaggio annuale condotto tra i dirigenti d'azienda. Dunque, a discapito della flessione del 12 per cento, l'Italia mantiene una quota di mercato importante e si conferma una destinazione attrattiva per gli investitori. Il numero delle operazioni infatti è quasi raddoppiato rispetto al periodo pre-pandemico, passando da poco più di 100 a oltre 200 per anno.

Le imprese rimangono ottimiste sulle prospettive per l'Italia: il 74% dei dirigenti prevede di espandere o stabilire le proprie attività nel Paese nei prossimi 12 mesi, un dato in aumento rispetto al 54% del 2023.

Per l'Europa invece si tratta di un calo registrato per la prima volta dal 2019 con una diminuzione di circa il 4 per cento.

Secondo Marco Daviddi, partner di EY in Italia: «Le tensioni geopolitiche, il protezionismo, insieme alla rivoluzione tecnologica in corso, stanno sfidando l'Europa. L'Italia ha però l'opportunità di consolidare il proprio ruolo».

La maggior parte degli investimenti in Italia proviene dall'Europa; a questi si aggiunge una importante quota del 19% delle imprese statunitensi. Tornano poi a crescere gli interventi cinesi passati dal 2 per cento nel biennio 2021-2022 al 5% del 2023.

Per quello che riguarda i settori più attrattivi per gli stranieri, aumentano gli investimenti nel settore della logistica, con circa il 16% dei progetti di investimento che si focalizzano in questo ambito, rispetto a circa il 10% del 2022, con una crescita del 46% in termini di numero. In aumento anche gli investimenti nel comparto dei macchinari e delle attrezzature, nel settore farmaceutico e in quello dell'abbigliamento.

Il 68% dei dirigenti intervistati ritiene che l'Italia nei prossimi tre anni possa incrementare la propria attrattività. Questa percentuale riflette un certo ottimismo da parte delle aziende che vedono nel Paese un potenziale di crescita e sviluppo.

I settori più promettenti per gli investimenti futuri includono i servizi finanziari e l'industria chimico-farmaceutica, che sono visti come motori di crescita e innovazione.

Secondo gli intervistati, le aree su cui di dovrebbero indirizzare le politiche attive sono gli investimenti in infrastrutture e ammodernamento delle aree urbane, sostenibilità ambientale e le nuove soluzioni di approvvigionamenti energetici. Migliorare queste aree renderebbe, secondo gli investitori intervistati, l'Italia un Paese più competitivo a livello globale.

Marco Daviddi sottolinea anche come «Il Pnrr sia percepito dalle imprese internazionali come un'importante opportunità per superare i ritardi accumulati negli anni». Si conferma infine il trend che vede l'Italia beneficiare di operazioni generalmente di piccola dimensione, per lo più focalizzate su funzioni di vendita e di servizi B2B».

> **Dalla Ue la maggior parte degli investimenti Crescono quelli cinesi, passati dal 2% nel 2021-2022 al 5% del 2023**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ADOBESTOCK

Farmaci. In aumento gli investimenti del settore in Italia

sinergia

SCOPRI I COLORI, I PROFUMI E I SAPORI
DI UN ITINERARIO SENSORIALE SENZA EGUALI.

ASTIGIANO, ROERO E MONFERRATO, LANGHE...
Terre uniche al mondo, di cui siamo orgogliosi ambasciatori, con ogni nostra etichetta.

DUCHESSALIA®
NOBILI VINI DEL PIEMONTE

duchessalia.it

Cresce nel 2023 il 48% delle aziende estere in Piemonte

Competitività

Cimmino: «Territori cruciali ma serve una visione nazionale ed europea»

Nicoletta Picchio

Una presenza consistente, 1.300 aziende, pari al 10% del totale nazionale, che rappresentano un volano di crescita e un traino nel trasferimento tecnologico. È un ruolo importante quello delle multinazionali estere in Piemonte. La Regione si colloca al terzo posto in Italia come presenza di aziende a controllo estero. Gli occupati sono 150mila, l'83% di queste imprese vogliono confermare la presenza in Piemonte per il triennio 2024 al 2026, il 12% vuole ampliare o diversificare, il 3% ha intenzione di alleggerire o riconfigurare l'attività. Solo il 2% vuole chiudere. È la fotografia emersa ieri in un convegno a Torino organizzato da Confindustria Piemonte, Unioncamere Piemonte, Camera di Commercio di Torino, in collaborazione con l'Osservatorio imprese estere di Confindustria e Luiss, con il contributo di Bper (l'analisi è stata svolta da Unioncamere Piemonte e Camera di Commercio di Torino, coinvolgendo 225 Multinational Enterprice).

«I territori rappresentano una risorsa essenziale, ma è cruciale integrarli in una visione nazionale ed europea», ha detto Barbara Cimmino, vice presidente di Confindustria per l'Export e l'Attrazione degli investimenti, sottolineando che questo è un approccio indispensabile proprio per attrarre investimenti esteri, che oggi contribuiscono al 21% del fatturato nazionale e al 35,1% delle esportazioni. Un ruolo importante, sottolineato anche da Dario Gallina, presidente Camera di Commercio di Torino e vice presidente Unioncamere Piemonte, e da Pierpaolo Antonioli, presidente della Commissione Multinazionali di Confindustria Piemonte. Secondo l'analisi il 48% delle multinazionali intervistate ha aumentato il fatturato nel 2023 rispetto al 2022, il 29% ha aumentato il personale, 3 su 4 hanno effettuato investimenti in Piemonte nel triennio 2021-2023. Tra i punti di forza emergono la qualità della vita, la presenza di poli logistici intermodali, la posizione geografia, la disponibilità di infrastrutture dell' ICT, il sistema formativo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ibni, una spinta per far crescere le relazioni tra Italia e Irlanda

L'iniziativa

L'ambasciatrice O'Brien fa il punto a un anno dalla nascita dell'associazione

Giovanna Mancini

«C'è uno sport particolare in Irlanda, il Gaa, una sorta di calcio celtico, che sta prendendo sempre più piede in Italia. Anzi, posso dirle che ormai ci sono più italiani che giocano il Gaa di quanti non siano gli irlandesi. Ecco, mi auguro che accada presto la stessa cosa anche per l'Irish Business Network Italy (Ibni)». Patricia O'Brien è da tre anni e mezzo l'ambasciatrice irlandese in Italia, nonché presidente onoraria e ideatrice, dell'Ibni, organizzazione senza scopo di lucro, nata nel dicembre dello scorso anno, rivolta alla comunità imprenditoriale dei due Paesi per promuoverne e rafforzarne la collaborazione in ambito economico, la cooperazione, lo sviluppo e le sinergie, supportata dal governo irlandese attraverso la sua ambasciata a Roma, da quello italiano e da Enterprise Ireland, l'agenzia irlandese per lo sviluppo economico e commerciale, che ha sede a Milano. A oggi, spiega O'Brien, sono circa 40 le realtà che hanno aderito all'Ibni, per circa tre quarti irlandesi e per un quarto italiane. Un risultato superiore alle aspettative e sono molti i settori produttivi rappresentati, dal manifatturiero ai servizi, in particolare gli ambiti insurtech, immobiliare, legale, IT, farmaceutica e scienze della vita, architettura e design, turismo e coaching. «Siamo molto soddisfatti di questi risultati e dell'entusiasmo che vediamo tra le imprese sia italiane sia irlandesi. Ma vogliamo crescere ancora: vogliamo più membri e più settori economici», dice l'ambasciatrice. Che ricorda le profonde relazioni culturali ed economiche tra i due Paesi. Secondo i dati forniti dall'Ambasciata (aggiornati al 2022), gli scambi commerciali hanno un valore di oltre 21 miliardi di euro annui, con 15 miliardi di export dall'Irlanda, in particolare nei servizi informatici (32%), nelle assicurazioni (16%) e nei prodotti medicinali e farmaceutici (16%). I restanti 6,5 miliardi di euro sono il valore delle merci e dei servizi esportati dall'Italia all'Irlanda, soprattutto servizi per il business (22%), assicurazioni (17%) e turismo (9%). E ancora: in Italia operano oltre 300 società irlandesi, mentre sono migliaia gli italiani che, ogni anno, visitano l'Irlanda come turisti, con un 13% in più di visitatori nei primi nove mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo 2023.

PATRICIA O'BRIEN
Ambasciatrice d'Irlanda a Roma

L'Ibni si propone di far incontrare e interloquire i professionisti del mondo economico attraverso iniziative ed eventi a tema, per fare networking, «ma anche per identificare e perseguire opportunità di business, promuovere le proprie attività attraverso una serie di azioni, come la sponsorizzazione di eventi», aggiunge O'Brien, che vede un grande potenziale economico soprattutto nei settori delle scienze della vita, dei macchinari e delle attrezzature agricole, dei servizi di ingegneria , ma anche nella progettazione e costruzione di strutture hi-tech, come data center e fabbriche di semiconduttori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA