

Acciaio, da ricostruzione post bellica opportunità superiori al Pnrr

Siderweb Forum
A Milano centinaia di operatori : le stime sul futuro del settore

Quanto riuscirà davvero a essere completamente «verde» l'acciaio italiano del futuro? E quali saranno i nuovi equilibri interni, a valle di un eventuale rilancio dei poli di Taranto e di Piombino? Quale, infine, l'impatto per gli operatori della filiera delle opportunità di ricostruzione post-bellica? Sono queste alcune delle domande alle quali proverà a dare una risposta lo studio Industria&Acciaio 2050, che sarà presentato oggi a Milano durante la seconda giornata del Siderweb Forum, iniziativa di dibattito e riflessione organizzata dalla community dell'acciaio italiana (guidata dai fratelli Paolo e Francesca Morandi), inaugurata ieri, che ha riunito per l'occasione centinaia di operatori del settore. «L'industria globale dell'acciaio entro il 2050 sarà dominata dalla decarbonizzazione - si legge nella ricerca, curata da Gianfranco Tosini, partner del centro studi di Siderweb -. Ciò richiederà investimenti massicci in nuove tecnologie e materie prime più ecologiche, ma dovrà superare ostacoli legati a costi più elevati dell'acciaio e alla necessità di politiche industriali coordinate». Per questa ragione, anche la siderurgia italiana, che secondo le proiezioni di Siderweb potrebbe essere la prima al mondo completamente de-

carbonizzata anche prima del 2050, si troverà ad affrontare «una duplice sfida che riguarda la competitività del sistema produttivo nazionale e delle tecnologie necessarie e la capacità di raggiungere gli obiettivi climatici da parte del Paese». In questo contesto gli equilibri dell'acciaio italiano potrebbero variare sensibilmente rispetto al recente passato. Secondo le previsioni dell'indagine di Siderweb, nel 2050 l'industria siderurgica italiana manterrà il secondo posto nell'Ue per volume di produzione dietro la Germania, ma arretrerà di altre tre posizioni nella classifica mondiale, sorpassata da Indonesia, Taiwan e Messico. Tutto questo nonostante una ipotetica crescita della capacità, perché nel 2050 la produzione potrà essere condizionata da due operazioni straordinarie: la reindustrializzazione del polo di Piombino con il progetto di Metinvest Adria e il piano di rilancio dell'ex Ilva. «Qualora entrambe le operazioni andassero a buon fine - ragiona Siderweb - la produzione di acciaio nel 2050 salirebbe a circa 25,7 milioni di tonnellate rispetto agli attuali 20,7 milioni. Ad aumentare sarebbe la produzione di laminati piani, da 9 a 14 milioni di tonnellate nel 2050. Ciò consentirebbe di ridurre la dipendenza dell'Italia

da un import che, con la crisi dell'ex Ilva, ha raggiunto i 6,5 milioni di tonnellate nel 2024». Per i produttori di lunghi (sostanzialmente la totalità dell'industria italiana eccetto Arvedi) potrebbe aprirsi una stagione di concentrazione, con riduzione di capacità inutilizzata, qualora non si riuscisse a sfruttare le opportunità di un aumento della domanda soprattutto nelle costruzioni. Nell'arco di 15-20 anni - preconizza Siderweb - l'ammontare complessivo degli investimenti per la ricostruzione dei territori compromessi dai conflitti più recenti «potrebbe superare, per impatto potenziale sull'economia italiana, persino quello del Pnrr».

Ieri, intanto, nella giornata inaugurale del forum è stato presentata la quarta edizione del report «Acciaio sostenibile», focalizzato sulla rendicontazione di sostenibilità delle imprese dell'acciaio. Tra le maggiori evidenze, emerge un tasso di occupazione femminile del 14% superiore alla media globale (pari all'11,44%) e la crescente diffusione di academy aziendali interne per la formazione (14 le realtà censite).

—M.Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Industria siderurgica italiana. Potrebbe essere la prima al mondo completamente decarbonizzata secondo le stime Siderweb



I sindacati a Stellantis: «Per l'Italia più volumi, una soluzione per Cassino»

Automotive

La Fim Cisl alza il pressing
e chiede un allargamento
del «Piano Italia»

Ad agitare il settore
le collaborazioni con le cinesi
Leapmotor e Dongfeng

Filomena Greco

TORINO

Un elenco di urgenze, richieste e punti deboli della produzione italiana di Stellantis, passati al setaccio dai metalmeccanici della Cisl e messi nero su bianco in vista della presentazione del Piano industriale, il 21 maggio.

L'iniziativa promossa dalla segreteria nazionale della Fim Cisl ha riunito un centinaio di sindacalisti, parte del coordinamento nazionale del Gruppo Stellantis, provenienti da tutti gli stabilimenti del Gruppo in Italia. «Chiediamo che il Gruppo confermi l'impegno a non chiudere stabilimenti, attività produttive e altre attività di Enti, e a non ricorrere a licenziamenti e riduzioni occupazionali unilaterali» è il primo tema che pone sul tavolo il segretario nazionale della Fim Cisl Ferdinando Uliano. Pesano per l'Italia i volumi produttivi bassi, sebbene in recupero nel primo quadrimestre dell'anno, e la situazione critica soprattutto per il polo di Cassino.

La variabile cinese

In questo contesto gioca un ruolo importante la «variabile» cinese, cioè il potenziale ampliamento della collaborazione con Leapmotor fuori dalla Spagna e le interlocuzioni in corso tra il Gruppo guidato da Antonio Filosa e realtà come Dongfeng, per potenziali produzioni congiunte in Europa. In occasione dell'annuncio, la settimana scorsa, della volon-

tà di assegnare al polo di Saragozza la prima produzione Leapmotor in Europa e di collaborare all'ingegneria e allo sviluppo del nuovo SUV compatto per Opel, il ceo Filosa aveva dichiarato che la scelta «riflette la nostra intenzione nell'approfondire la nostra partnership e compiere un ulteriore passo verso future collaborazioni ancora più grandi». Un passaggio che lascerebbe intendere la possibilità di allargare ad altri Paesi europei, Italia inclusa, la collaborazione con la società cinese nella quale Stellantis ha investito con una quota del 21% e il controllo, al 51%, della società che distribuisce le autovetture sul mercato europeo.

I nodi per l'Italia

Il sindacato prova ad alzare il tiro e a chiedere un allargamento del perimetro industriale del Piano Italia che da solo non basta a mettere in sicurezza l'industria dell'auto Made in Italy. Nell'elenco delle richieste c'è la riconferma degli impegni a sviluppare la progettazione e la ricerca delle linee di prodotto dei brand italiani (Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Maserati), oltre che dei veicoli commerciali, il rafforzamento della leadership dell'Italia attraverso lo sviluppo e l'assegnazione delle future motorizzazioni, infine la conferma di produrre in Italia, per l'Europa, i modelli Jeep.

Per Mirafiori, la Fim Cisl chiede l'assegnazione di un altro nuovo modello di largo consumo o sviluppo di car city elettriche e ibride come indicato dall'Europa, mentre per il

mondo dell'ingegneria e della progettazione, la richiesta è di rilanciare le competenze sviluppate nel Centro Ricerche Fiat. Per Pomigliano, il punto è la realizzazione su piattaforma Stla Small di due nuovi modelli compatti a partire dal 2028. La riflessione, per Melfi, è chiara: «La Jeep Renegade e la 500x hanno rappresentato un successo produttivo, anche perché coprivano una fascia di consumatori con un'auto di uno specifico segmento, con un loro brand iconico». Su Atessa e il mondo dei veicoli commerciali, la richiesta è duplice: la conferma del lancio produttivo della nuova generazione dei large van dal 2027 e investimenti per aumentare capacità produttiva. E se da un lato resta sul tavolo la richiesta di un incontro con i vertici di Stellantis prima del piano industriale, dall'altro al Governo la Fim Cisl dice: «Non si possono ridurre i fondi destinati all'auto, ma occorre invece adottare misure concrete a sostegno del comparto».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MICHELE DE PALMA SEGRETARIO FIOM-CGIL: "L'INTESA STELLANTIS-LEAPMOTOR TAGLIA FUORI L'ITALIA"

"Urso ora si svegli sui produttori cinesi o i benefici li avranno solo Spagna&C."

L'INTERVISTA

» **Andrea Tundo**

"Dobbiamo correre" e il governo deve mettere da parte la "sindrome del pericolo cinese", favorire gli investimenti e bloccare le delocalizzazioni, altrimenti delle opportunità che si stanno creando in Europa coi costruttori asiatici di auto, interessati alla produzione *in loco* per aggirare i dazi, finiranno per beneficiarne altri Paesi. Alla vigilia dell'assemblea dei delegati (Bari 13 e 14 maggio), il segretario della Fiom-Cgil Michele De Palma, di ritorno da un viaggio in Cina, si dice allarmato anche perché Stellantis, con l'annuncio di una più ampia *partnership* con Leapmotor, sta concentrando la sua strategia sull'elettrico in Spagna, dove porta avanti la *gigafactory* con Catl e ha deciso la co-gestione dello stabilimento di Madrid coi cinesi: "Qui, invece, ha cancellato il progetto di Termoli col consorzio Accea oggi non c'è alcuna novità sulle fabbriche, a partire da Cassino che nel 2026 ha lavorato una manciata di giorni".

Cosa ha visto nei suoi dieci giorni in Cina?

Con la nostra delegazione abbiamo messo piede negli stabilimenti di BYD, XPeng Motors, Catl, Eve, Gac

In Cina ho visitato le fabbriche: sono imprese verticali, fanno dai chip alle batterie. Abbiamo molto da imparare

Technology e Xiaomi. Il modello industriale è incentrato sulla verticalizzazione: le aziende producono dai chip alle batterie. In Italia è l'opposto.

In che senso?

Stellantis aveva nel suo perimetro Comau, campione della robotica in grado di costruire i macchinari per le linee di assemblaggio, e l'ha venduta. La Fiat faceva tutto, dai motorini ai camion, poi l'azienda ha iniziato a pensare alla finanza distruggendo una struttura organizzata per divisioni, la stessa che abbiamo trovato in Cina e in grado di garantire una filiera autonoma e sovrana.

Un salto nel futuro.

Non riproducono più i nostri modelli, hanno innovato e ora sono *driver* del cambiamento, dai chip all'umanoide, e insieme agli Usa influenzano il mercato. Nel frattempo noi alziamo il muro dei dazi per nascondere le debolezze interne. È arrivata l'ora di valorizzare il nostro saper fare. Sull'innovazione le aziende italiane imparino da loro, come i cinesi hanno fatto da noi passando, in un decennio, da poche migliaia di auto a decine di milioni.

Qual è la sua ricetta?

Favorire investimenti stabilendo delle condizioni: partecipazione in *joint venture* con capitale pubblico, *know how*, rispetto delle leggi e dei contratti nazionali e garanzia occupazionale.

C'è chi, come la Spagna, nonostante le barriere all'ingresso, sta proteggendo la filiera.

È un periodo di opportunità e il go-

verno sbaglia a concentrarsi sulla difesa d'ufficio di Stellantis: soffre della sindrome da pericolo cinese, una patologia che altri Paesi non hanno. Penso a Germania e Ungheria, oltretutto alla Spagna dove Geely ha rilevato una fabbrica Ford. Mentre rientravamo dalla Cina, Pedro Sánchez arrivava in visita istituzionale. Bisogna attirare gli investimenti o finiremo a raccogliere le briciole col cappello in mano.

Un costruttore cinese, però, porterebbe anche una concezione diversa dei rapporti azienda-sindacato.

Abbiamo sempre lavorato e lavoreremo per i lavoratori e nel loro interesse vanno garantiti occupazione e contratto, ma al contraddittorio dobbiamo prima arrivarci... Il ministro Urso dovrebbe costruire le condizioni, contrattare e stringere accordi, invece fa annunci e a tratti sembra il portavoce di Stellantis, come quando insiste su Piano Italia del 2024, per molti aspetti già stravolto. Vogliamo negoziare con l'azienda e con chiunque sia interessato a investire qui: chiediamo da tempo nuovi produttori oltre a Stellantis.

Invoke un soggetto pubblico nel settore auto, come per l'Ilva?

Sì, serve per favorire gli investimenti e garantire un piano di aggregazioni rilanciando ricerca e occupazione.



La beffa del decreto Primo maggio

“Non ferma i contratti pirata”

di VALENTINA CONTE

ROMA

Lo slogan della premier Meloni era forte: «Niente incentivi pubblici a chi sottopaga i lavoratori». Ma il decreto Primo maggio rischia di non fermare i contratti pirata. Perché il legame tra bonus e “salario giusto”, presentato dal governo come leva anti-dumping, lascia aperte due strade. La prima: l'impresa che applica un contratto sottosoglia rinuncia all'incentivo e continua a competere al ribasso. La seconda: prova a prendere il bonus aggiustando solo il trattamento del lavoratore assunto, senza riallineare tutti gli altri dipendenti. E questo grazie a una falla inserita nel decreto e su cui anche il dossier della Camera ha espresso dubbi.

Il primo caso è il più immediato. Il bonus più alto è quello per assumere a tempo indeterminato una donna al Sud: 800 euro al mese, 10.400 euro l'anno su tredici mensilità, per due anni. Gli altri (giovani e Zes) valgono 500 o 650 euro al mese: 6.500 o 8.450 euro l'anno. Ma nel commercio e nei servizi il divario tra un contratto pirata e un contrat-

to leader può arrivare a 7-8 mila euro l'anno per lavoratore. Il bonus massimo può coprire il salto retributivo del neoassunto. Non certo quello degli altri dipendenti. Un bar con due addetti da riallineare può trovarsi con altri 14-16 mila euro l'anno di costo strutturale. Il bonus dura

due anni. Il nuovo costo resta.

È anche per questo che Nico Gronchi, presidente di Confesercenti, parla di passo giusto ma insufficiente. Il decreto, dice, accoglie la richiesta di superare il criterio dei contratti più applicati e premiare quelli comparativamente più rappresentativi. Però «la leva utilizzata è debole». Il rischio è che l'incentivo sia «più morale che materiale», non abbastanza forte da rendere meno appetibili i contratti pirata.

Poi c'è la seconda strada, più scivolosa. **Francesca Re David**, segretaria confederale della Cgil con dele-

deve alzare il trattamento di tutti o può limitarsi al solo assunto con il bonus? Il dossier della Camera intercetta lo stesso nodo e chiede di chiarire. In altre parole: il salario giusto riguarda l'impresa o il singolo rapporto agevolato?

Per la Cgil il rischio è evidente. L'azienda potrebbe applicare un contratto debole e pareggiare il Tec solo sul neoassunto, magari con un superminimo individuale, riassorbibile quando finisce l'incentivo, o con voci accessorie. E poi c'è l'altra domanda: chi stabilisce cosa entra davvero nel Tec? Lì dentro c'è sia la parte economica, cioè la retribuzione, che quella normativa: le ferie, i permessi, il welfare. «Il decreto Primo maggio di sicuro non chiude gli spazi ai contratti pirata», conclude **Re David**. Temi che da domani saranno oggetto delle audizioni in commissione Lavoro della Camera.

ga alla contrattazione, invita a guardare l'articolo 7, comma 5. Lì il decreto dice che l'accesso ai benefici è consentito se il trattamento economico “individuale” corrisposto non è inferiore al Tec, il trattamento economico complessivo dei contratti leader. Quell'aggettivo, “individuale”, apre la domanda vera: il datore

LE FALLE DENUNCIATE DA CONFESERCENTI E SINDACATI



L'impresa che rinuncia

Il bonus massimo vale 10.400 euro l'anno per una donna assunta al Sud. Ma se il contratto pirata costa fino a 7-8 mila euro meno del contratto leader, e il bar ha due addetti da riallineare al Tec, il costo sale di 14-16 mila euro l'anno. Non conviene



Il superminimo a tempo

La stessa impresa può provare un'altra strada: prende il bonus sulla neoassunta e porta solo lei al Tec con un superminimo individuale da 8 mila euro l'anno. Finito l'incentivo, il superminimo può essere riassorbito e sparire



Il Tec gonfiato

Il Tec è il trattamento economico complessivo del contratto leader: dentro c'è la parte economica, ma anche permessi, ferie, welfare. Il rischio è la furbizia: salario basso, ma Tec “aggiustato” con buoni pasto o più benefit per prendere il bonus



IL CASO

La carenza cronica di politica industriale

TOMMASONANNICINI — PAGINA 9

L'esecutivo ha puntato sul rigore di bilancio, ma ora pesa l'assenza di strategia per le imprese

Nel vuoto della politica industriale sparisce un'altra storica fetta di Pil

L'ANALISI

TOMMASO NANNICINI



La multinazionale svedese Electrolux ha annunciato millesettecento esuberanti in Italia su quattromila dipendenti. Vale la pena ripetere i numeri: millesettecento famiglie, quasi la metà della forza lavoro italiana di questo gigante degli elettrodomestici (è il secondo al mondo dopo Whirlpool). Un pezzo di manifattura del nostro Paese che scompare nel silenzio di una politica industriale che il governo dice di avere e che, alla prova dei fatti, non ha mai fatto vedere.

Il governo Meloni ha puntato tutto su stabilità e conti in ordine. Per carità: lo spread è sceso, la credibilità si è consolidata e il deficit si è ridotto rispetto al 2022. Quasi sempre, però, la sostanza è meno solida del marketing. Eurostat ha certificato che l'obiettivo del 3 per cento del Pil è stato mancato, ancorché di un soffio. Risultato: l'Italia è rimasta nella procedura d'infrazione europea. E tutto questo solo per una crescita dello zero virgola. Per la serie: stabilità senza sviluppo, austerità fine a sé stessa. C'è stato il rigore, ma non è arrivato il goal.

Il punto, però, non è l'aritmetica delle regole eu-

ropee. Il punto è cosa abbiamo sacrificato sull'altare di un obiettivo mancato. Le politiche di Transizione 5.0 si sono trasformate in un caso di scuola alla rovescia: settemila imprese che avevano fatto esattamente ciò che il governo aveva chiesto loro – innovare, digitalizzare – si sono viste tagliare il credito d'imposta di due terzi. In altre parole: "esodati 5.0". Poi, come contentino, è arrivato l'iperammortamento, riesumato dal piano Industria 4.0 di dieci anni fa, ma i decreti attuativi sono in ritardo di mesi e le imprese rinviavano gli acquisti. Stop and go, metto e levo: il legittimo affidamento di chi investe è diventato una lotteria a premi.

Investire tutto sulla stabilità senza politiche per la crescita non è prudenza. È una scommessa che scarica costi e incertezza sul sistema produttivo. Senza coraggio, la politica industriale continuerà a giocare sulla difensiva, perdendo.

Perché, allora, non cambiare schema? Tre cose, almeno, si possono fare già da domani mattina, come ha proposto di recente Giorgio Gori. Restituire alle imprese i proventi delle quote Ets, che la norma europea dal 2023 vincola al 100% alla transizione: dei diciotto miliardi incassati ne sono tornati indietro solo un miliardo e sei. Il

nove per cento. Un furto. Estendere a tutte le piccole e medie imprese che innovano gli sgravi fiscali oggi riservati a chi investe in startup: per rafforzare il capitale, favorire le fusioni, attaccare il problema delle piccole dimensioni del nostro tessuto produttivo. E ancora: un programma serio sull'applicazione dell'intelligenza artificiale al manifatturiero. Le gamme ad alto valore aggiunto che Electrolux dice di voler tenere in Italia le tieni solo se sali di tecnologia.

Senza politica industriale, anche la finanza per le imprese giovani è ossigeno sprecato. Chi fa venture capital in Italia lo dice spesso con franchezza: il massimo successo a cui si può aspirare è far crescere una buona idea imprenditoriale fino al punto in cui può essere venduta agli americani.

Le idee, da noi, ci sono. Mancano i soldi per farle crescere fino in fondo, e così se le prendono quelli che i soldi ce li hanno. Nel 2025 il venture capital italiano



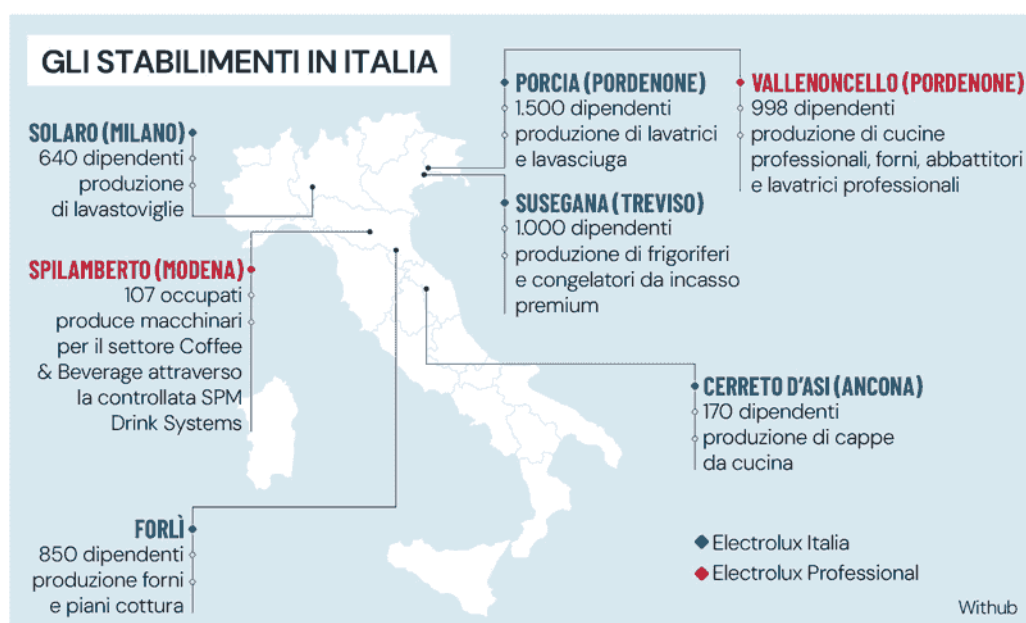
ha raccolto un miliardo e mezzo di euro: la Francia oltre quattro volte tanto, la Germania quasi cinque, il Regno Unito più di dieci. Gli Stati Uniti, duecentodieci miliardi. Centoquaranta volte noi. La sindrome del vivaio: alleviamo, gli altri raccolgono.

Detto tutto questo, anche se dobbiamo muoverci subito, nessuno di questi cantieri può restare nazionale. Il modello su cui un po' tutti i governi europei hanno galleggiato per trent'anni -

mercato unico più moneta unica, sicurezza in subappalto a Washington, energia in subappalto a Mosca, manifattura in subappalto a Pechino, welfare in ritirata - è finito. Non lo sta facendo finire Trump. Il presidente statunitense è solo l'ufficiale giudiziario che notifica lo sfratto.

Il rapporto Draghi del 2024 stimava in 800 miliardi di euro l'anno gli investimenti necessari per non scivolare in una lenta agonia. Dodici mesi dopo, ha aggiornato la cifra a 1.200 mi-

liardi e ha pronunciato la frase che andrebbe incisa sulla porta di ogni governo: «Il confine tra economia e sicurezza è sempre più sfumato». Eppure, il bilancio europeo 2028-2034 prevede un aumento dello 0,02 per cento del reddito nazionale lordo. Lo zero virgola zero due, per dare risposta a un'epoca. Non ci siamo. Né a Roma né a Bruxelles. Mentre chi governa mette a posto i decimali, gli stabilimenti chiudono. —



Le iniziative di Transizione 5.0 si sono rivelate insufficienti

Occorre puntare su startup investimenti e mercati comuni

S Le altre vertenze

1 Beko (ex Whirlpool)
Dopo l'acquisizione di Whirlpool Emea dalla multinazionale turca Arçelik (Beko), è stato annunciato un piano di ristrutturazione che prevede circa 2.000 esuberanti su 4.400 dipendenti totali



2 Haier (ex Candy)
La vertenza riguarda lo storico marchio italiano Candy, acquisito dal gruppo cinese Haier. Restano forti tensioni sindacali legate alla saturazione degli impianti e alla gestione dell'indotto

3 Ariston (Riello)
Le tensioni sorgono dall'acquisizione di Riello da parte di Ariston. I sindacati sono in stato di allerta per garantire i livelli occupazionali, la continuità produttiva e il piano industriale per i siti



L'appello della Fim-Cisl all'esecutivo "Svolta industriale o costi intollerabili"

Il segretario generale Uliano: "A rischio il sistema produttivo italiano"

«Ci troviamo di fronte a un'emergenza industriale e sociale che mette in pericolo la tenuta dell'intero sistema produttivo del Paese». È questo l'avvertimento del segretario generale della Fim-Cisl, Ferdinando Uliano, secondo cui «settori strategici come la siderurgia, l'elettrodomestico e l'automotive rischiano una paralisi strutturale se non sono sostenuti da una politica industriale organica e lungimirante da parte del governo». E parte così con la lista dei casi con maggiori ricadute socio-economiche. In primis, dall'Ex Ilva. Una situazione «emblematica della mancanza di una visione di lungo periodo».

Occhi puntati poi sull'automotive. Uliano non nasconde «analoghe preoccupazio-

ni». Dal coordinamento nazionale Fim-Cisl di Stellantis, riunitosi ieri a Roma in vista dell'Investor Day del 21 maggio (quando sarà svelato il piano industriale), è emersa la linea nei confronti del gruppo: nessuna chiusura degli stabilimenti, un cronoprogramma preciso con volumi produttivi e garanzie occupazionali e investimenti che diano «centra-

lità ai siti produttivi e all'indotto del nostro Paese».

Infine, Uliano ribadisce che l'esecutivo debba intervenire «con misure strutturali che agiscano sulle principali leve della competitività: dal contenimento dei costi energetici alla semplificazione burocratica, fino al potenziamento delle in-

frastrutture e alla creazione di fondi dedicati al rilancio industriale, anche attraverso strumenti straordinari che superino i vincoli del Patto di Stabilità. Senza una svolta politica decisa, che rimetta al centro il lavoro e l'industria, l'Italia rischia un ridimensionamento produttivo dai costi sociali insostenibili». R.E. —



Ferdinando Uliano (Fim-Cisl)



L'indennità**Leonardo,
a Cingolani
4,48 milioni**

Leonardo ha definito l'accordo di risoluzione consensuale del rapporto di lavoro con l'ex ad e dg Roberto Cingolani che prevede una indennità complessiva di 4,483 milioni lordi, corrispondente a 24 mensilità di retribuzione fissa e variabile di breve termine, che sarà erogata entro il mese di luglio di quest'anno. Cingolani inoltre manterrà i diritti connessi ai vigenti sistemi di incentivazione già assegnati, pro-rata temporis fino alla data di cessazione del rapporto di lavoro, fatto salvo il raggiungimento degli obiettivi di performance. Non sono previsti vincoli di non concorrenza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA