

## Redditi

# Tassisti, dichiarazioni da 19mila euro

Nel 2024 leggero aumento  
del dichiarato (+6%)  
ma sempre su livelli bassi  
Firenze in testa con 25.600  
euro davanti a Milano  
A Roma meno di 17mila euro

Si muovono poco e restano bassi. Sono i redditi dei taxi fotografati dalle dichiarazioni relative al 2024, ultimo dato disponibile. Su un campione di sette province italiane, la media è 18.983 euro lordi l'anno, pari a 1.582 euro al mese (+6% annuo).

A Firenze si dichiarano in media 25.606 euro lordi l'anno. Milano segue a quota 23.741 euro, mentre Bologna sale di poco sopra i 19mila euro

dai 18.923 del 2023. Roma si ferma a 16.983 euro con una crescita di poco superiore ai mille euro su base annua.

**Landolfi e Nuti** — a pag. 3

# Taxi, redditi bassi e in crescita lenta Nel 2024 dichiarati 19mila euro (+6%)

**Mobilità.** Firenze al top con 25.606 euro lordi l'anno, Milano segue a quota 23.741 euro, Roma si ferma a 16.983 euro. I picchi di domanda non sempre riescono a essere assorbiti dal mercato, anche se il parco si è rafforzato di 1.434 vetture

Pagina a cura di  
**Flavia Landolfi**  
**Vittorio Nuti**

Non si muovono se non per poche centinaia di euro: calcolatrice alla mano circa 88 euro al mese di aumento in un anno. I redditi dei taxi fotografati dal dipartimento delle Finanze del ministero dell'Economia sulla base delle ultime dichiarazioni, sono uguali a loro stessi in una lunga serie di numeri che anno dopo anno, dal 2017 al 2024, ultimo dato disponibile, confermano una cosa sola: condurre un taxi in città garantisce piccoli guadagni. E per la precisione su un campione di sette province italiane, da Nord a Sud, in media 18.983,09 euro lordi l'anno, pari a circa 1.582 euro lordi al mese.

### I dati fiscali

La premessa è che in questa nuova versione delle rilevazioni del Mef è stato utilizzata una nuova classificazione delle attività Ateco 2025. Fino all'anno d'imposta 2023 i redditi dei tassisti venivano fotografati attraverso il codice Ateco 49.32.10 ("tra-

sporto con taxi"), mentre dal 2024 il censimento fiscale passa attraverso il nuovo codice 49.33.10 introdotto dalla revisione classificatoria Istat. Dentro ci sono tutte le forme con cui può essere esercitata l'attività: persone fisiche, società di persone, cooperative, società di capitali e forfettari. Con un'avvertenza: quelli del 2024 restano numeri ancora provvisori, perché le dichiarazioni delle società di capitali e degli enti non commerciali non sono definitive e sono aggiornate a marzo 2026, mentre si consolidano i numeri del 2023.

### La mappa dei redditi

La geografia dei redditi racconta un'Italia che per le auto bianche sposta pochissimo i guadagni nel corso degli anni, con le eccezioni negative del 2020 e 2021, anni neri del Covid. A Firenze si dichiarano in media 25.606 euro lordi l'anno, cioè 2.133 euro al mese, in aumento rispetto ai 24.244 euro del 2023. Milano segue a quota 23.741 euro (1.978 euro mensili), circa 1.170 euro in più rispetto all'anno precedente, mentre Bologna sale a 19.399 euro dai 18.923 del 2023.

Roma si ferma a 16.983 euro, circa 1.415 euro al mese, con una crescita di 1.228 euro su base annua. Torino passa da 13.349 a 14.577 euro.

Più movimentato il quadro nel Mezzogiorno. Palermo cresce sensibilmente, da 10.730 a 12.900 euro annui, mentre Napoli è l'unica tra le grandi città a registrare un arretramento: dai 12.830 euro del 2023 agli 11.236 del 2024, vale a dire meno di mille euro al mese. In una media nazionale la categoria ha guadagnato 1.060 euro in più l'anno, 88 euro al mese, pari a +5,9% in 12 mesi.

### L'accesso al mercato

Il punto politico è che la questione ta-



xi continua a scontare una lunga stagione di paradossi: da un lato c'è una domanda di mobilità che nelle grandi città, archiviata la pandemia, e nonostante le giornate di poco lavoro nella bassa stagione, è tornata a correre insieme al turismo, ai grandi eventi e ai flussi aeroportuali che negli anni si sono moltiplicati a dismisura. Dall'altro le dichiarazioni fiscali continuano a raccontare redditi medi tutt'altro che generosi. Poco è cambiato rispetto agli anni precedenti. Anche nel 2024 il Sole 24 Ore aveva raccontato una situazione fiscale sostanzialmente ferma, con guadagni medi relativi al 2022 poco sopra i 15 mila euro annui e un andamento che sembrava replicarsi quasi identico anno dopo anno. L'anno d'imposta 2023 segna un recupero ulteriore, ma senza grandi salti: 2.537 euro in più di reddito medio annuo non incidono poi tanto se spalmati su dodici mesi.

Il mercato delle licenze, soprattutto nelle grandi città, ha continuato negli anni a mantenere un forte valore economico con picchi anche superiori ai 200 mila euro: un forte ostacolo all'ingresso reso complicato dal sistema dei contingentamenti duro da scalfire. Qualcosa nel settore si è mosso anche se i picchi di domanda non sempre riescono a essere assorbiti dal mercato.

#### Le nuove licenze

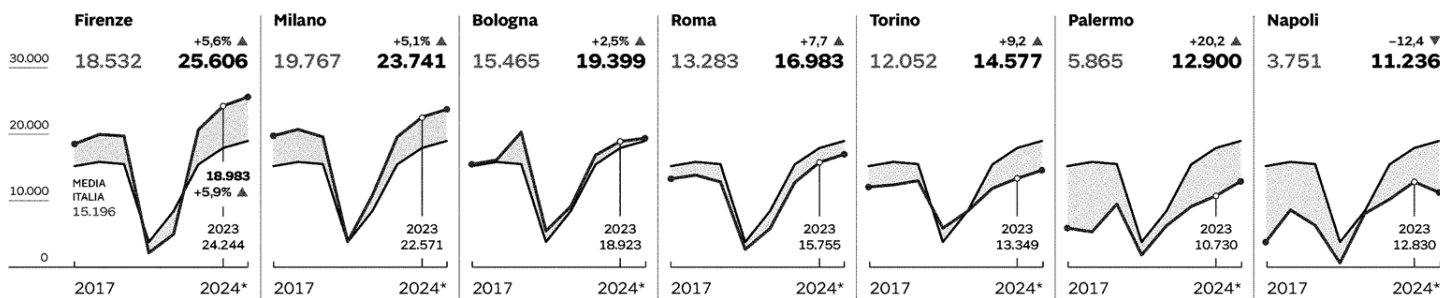
Prova ne sono le scene delle lunghe attese fuori dalle stazioni o davanti agli aeroporti, soprattutto nei giorni di pioggia o quando le città vanno in tilt per l'arrivo dei turisti. Un aspetto che continua a tenere aperto il dossier sulle licenze in un mercato rimasto a lungo blindato. Le promesse, almeno sui numeri, sono state mantenute. Le auto bianche in tre grandi

Comuni sono aumentate: secondo le ultime rilevazioni di gennaio scorso Roma ha incrementato il servizio con 999 nuovi taxi, Milano con 390 in più, Bologna con 45. In totale, il parco si è rafforzato di 1.434 vetture. In altre città, invece, la musica non è cambiata: Genova resta a 869 taxi, Firenze a 724, Napoli a 2.364, Torino a 1.501.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### Il trend

I redditi medi in euro dichiarati dai tassisti nelle grandi città italiane e la variazione percentuale 2024/2023 (in grigio i valori 2017)



(\*) valori provvisori. Nota: il valore del reddito medio è calcolato partendo dalle banche dati statistiche ed elaborando i redditi riportati dai soggetti nel settore Ateco 49.32.10 (trasporto con taxi). I redditi medi, quindi, includono le diverse tipologie d'impresa attraverso cui può essere svolta l'attività e i differenti regimi fiscali previsti dalla normativa vigente (persone fisiche, società di persone, di capitali, cooperative e forfettari). Fonte: elaborazione su dati dipartimento delle Finanze del ministero dell'Economia e delle finanze

# 1.582 euro

#### I REDDITI MENSILI

Secondo le rilevazioni del Mef basate sulle dichiarazioni dei redditi, i tassisti nelle grandi città guadagnano in media 1.582 euro al mese





## Automotive/1

# Stellantis rilancia in Cina con Dongfeng

**Intesa per produrre Jeep e Peugeot elettriche nel Paese asiatico dal prossimo anno**

Stellantis prosegue il percorso di costruzione di una rete di partnership, a partire dal rafforzamento delle alleanze già operative. Così, dopo l'accordo con Leapmotor, già partner commerciale di lunga data in Europa, per saturare la capacità di alcuni impianti spagnoli sottoutilizzati, la scelta per rafforzare la presenza sul mercato cinese cade su Dongfeng, storico alleato di PsA (l'anima francese del gruppo in cui Fca ha conferito le sue attività cinque anni fa) e oggi ancora socio del gruppo, con una piccola quota, pari all'1,58%. In base ai termini dell'intesa firmata tra i cinesi e il gruppo italo-francese, è stato concordato di produrre congiuntamente veicoli Jeep in Cina: la joint venture Dongfeng Peugeot Citroën Automobile inizierà la produzione di due modelli fuoristrada Jeep e di due modelli di veicoli a nuove energie Peugeot a partire dall'anno prossimo a Wuhan, con le vetture che, come specificato dalle società, saranno destinate non solo alla Cina ma anche ai mercati esteri.

Il progetto con Dongfeng prevede investimenti per oltre 8 miliardi di yuan (circa un miliardo di euro), con Stellantis che contribuirà con circa 130 milioni. L'accordo evidenzia la rinnovata volontà dell'azienda di espandersi in Cina dopo anni di calo delle vendite, chiusure di impianti e ritirate strategiche da parte delle case

automobilistiche straniere, che si trovano ad affrontare un'intensa concorrenza da parte dei marchi locali di veicoli elettrici. Le azioni Stellantis sono salite ieri fino all'1,3% nelle prime contrattazioni, per poi annullare i guadagni e chiudere con un calo del 3,51%. Il titolo è in calo di circa il 33% da inizio anno.

L'accordo arriva a un mese dall'annuncio ufficiale con cui la società ha dichiarato che avrebbe ripreso a produrre veicoli Peugeot con Dongfeng, rilanciando un rapporto che risale ai primi anni Novanta, quando il Gruppo PsA entrò per la prima volta in Cina attraverso una joint venture con la casa automobilistica. Stellantis e Dongfeng hanno inoltre sottoscritto un Memorandum of understanding non vincolante per rafforzare ulteriormente la cooperazione. «Guardiamo con fiducia a questo progetto e a una collaborazione destinata a rafforzarsi ulteriormente nel tempo», ha commentato ieri il ceo di Stellantis, Antonio Filosa. Qing Yang, presidente di Dongfeng Group, ha affermato di avere «sempre considerato la trasformazione e il rilancio di Dongfeng Peugeot Citroën Automobile», la jv avviata nel 1992, «una priorità strategica, sostenendone lo sviluppo». Con la firma di questa cooperazione, «grazie all'integrazione dei punti di forza industriali della

provincia di Hubei, dei vantaggi derivanti dalla presenza globale di Stellantis e delle tecnologie avanzate di Dongfeng nel campo dei veicoli elettrici intelligenti, si apre un nuovo percorso basato su sinergie complementari e vantaggi condivisi».

L'ampliamento delle partnership fa parte di un più ampio sforzo di ristrutturazione di Stellantis, con l'obiettivo di migliorare la competitività dell'azienda nei veicoli elettrici e ridurre i costi. Il gruppo, come detto, ha intensificato la cooperazione con Leapmotor, di cui possiede una quota del 51% in una joint venture focalizzata sulla distribuzione. La casa automobilistica sta discutendo il trasferimento della proprietà di uno stabilimento di Madrid alla jv e lo sviluppo congiunto di un Suv di medie dimensioni in Spagna, sfruttando la possibilità di saturare ulteriormente i siti di Madrid e di Saragozza, oggi sottoutilizzati.

—M.Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Il progetto, che si aggiunge all'asse con Leapmotor, prevede investimenti congiunti per un miliardo di euro**



**Automotive/2**

# Il nuovo piano di Filosa punta su alleanze e controllo costi

Il ceo di Stellantis presenterà le strategie giovedì a Detroit al Capital Markets Day

Gruppo in ripresa dopo la pulizia di bilancio, obiettivo «incrementare la redditività»

**Matteo Meneghello**

Il conto alla rovescia è iniziato. Tra meno di una settimana Stellantis toglierà il velo dal suo nuovo piano industriale per raccontare nel dettaglio su quali basi proseguirà il percorso di «recupero sequenziale» che solo da pochi mesi ha mosso i primi passi, dopo la maxi-pulizia in bilancio che ha portato a fine 2025 a una perdita da 22 miliardi. Ma gli interrogativi e i rumors vanno oltre il conto economico e investono il ruolo e la collocazione futura, in una fase storica di cambiamento strutturale dei rapporti di forza dell'industria dell'auto, di un operatore europeo come Stellantis – ma con un forte radicamento sul mercato nordamericano – alle prese con driver globali (e venti contrari) come l'evoluzione del mercato cinese, il giusto bilanciamento dell'Ev nel portafoglio motori e la gestione dei prezzi.

Nella lunga rincorsa degli ultimi mesi verso l'appuntamento con il Capital Markets Day, fissato per giovedì prossimo ad Auburn Hills, a Detroit, sono stati tre i filoni narrativi principali che hanno monopolizzato l'attenzione degli addetti ai lavori: così, accanto al pressing sulla necessità di ritrovare equilibrio nel conto economico (soprattutto in termini di controllo dei costi e di capacità di tornare a generare cassa con continuità) si sono affiancati prepotentemente anche i temi delle nuove partnership e la pulizia del portafoglio marchi.

Il primo trimestre dell'anno ha consegnato la fotografia di un'azien-

da che, per dirla con le parole del ceo, Antonio Filosa, «è tornata su un percorso di crescita sostenibile»; l'obiettivo dichiarato è «incrementare la redditività a seguito delle azioni di reset intraprese nel 2025». La parola chiave, ripetuta a più riprese da Filosa nelle ultime settimane in ogni appuntamento pubblico e occasione di confronto con analisti e giornalisti, è «execution». Il focus è sui prezzi, sui volumi, sul mix e soprattutto sui costi, in una traiettoria di «progressivo miglioramento sequenziale» – altro concetto centrale nei ragionamenti del ceo – trimestre su trimestre. Filosa ha recentemente citato, a questo proposito, il nuovo programma globale di gestione dei costi chiamato Vcp, Value creation program, che si prepara a essere operativo sia sul fronte nordamericano che su quello europeo e che probabilmente agirà anche su alcune componenti di costi fissi. La convinzione è che possa dare risultati concreti già nei prossimi trimestri. «Sarà un focus enorme – ha spiegato Filosa –. Il profitto per unità sarà un punto centrale, così come il miglioramento del mix nei veicoli commerciali leggeri», in un'ottica di argine ai «venti contrari, fondamentalmente legati alle normative e alle emissioni di CO2».

Sul fronte del prodotto invece





l'azienda, nel giudizio dei vertici, ha migliorato «drasticamente il mix in Nord America» attraverso alcuni allestimenti di pickup, in particolare quelli equipaggiati con il motore V8 Hemi, che hanno rappresentato il 40% delle spedizioni. «Su questa leva del mix vogliamo continuare a spingere – ha detto Filosa –, poiché vediamo una domanda in crescita, un forte interesse dei clienti e ordini dai concessionari. Poi abbiamo molti nuovi lanci in programma».

Il tema investe la gestione dei marchi e, indirettamente, le speculazioni alla vigilia della presentazione del piano legate all'eventualità che Stellantis scelga di concentrare le risorse su 4 marchi prioritari, definiti «global brands» (Fiat per la mobilità urbana in Europa e Sud America, Jeep per i Suv, Ram, strategico in Nord America, per i veicoli commerciali, e Peugeot come marchio generalista per il mercato europeo) lasciando agli altri marchi «secondari» (Maserati, Alfa, Lancia, Ds, Citroen, Opel-Vauxhall, Dodge, Chrysler, Abarth, Fiat Professional) un ruolo da follower rispetto alle quattro piattaforme principali.

Qualche pronunciamento è indubbiamente atteso da questo punto di vista. «Siamo consapevoli – ha messo le mani avanti Filosa pochi giorni fa, parlando con gli analisti – di avere il privilegio di lavorare con così tanti marchi iconici. Portano con sé un'eredità indiscussa».

La questione principale riguarda come conciliare l'estensione della copertura di mercato di questi marchi con l'efficienza nell'allocazione del capitale. «La soluzione dell'equa-

zione – ha provato ad anticipare il ceo – consiste nel procedere in parallelo su questi due motori e avere la migliore allocazione del capitale che consentirà ai nostri marchi di esprimere il loro potenziale».

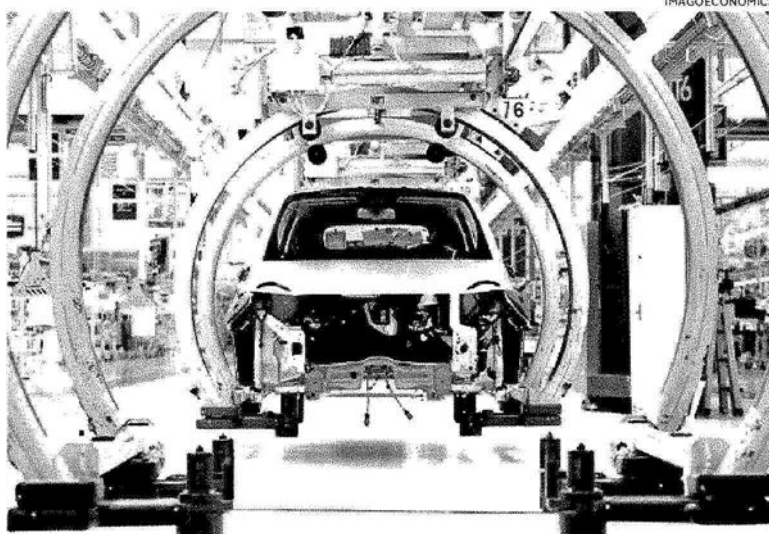
L'ultimo tema, che si annuncia come un vero invitato di pietra dell'Investor Day, riguarda le future alleanze. La scorsa settimana Stellantis ha annunciato un nuovo step nella partnership, fino a oggi meramente commerciale, con la cinese Leapmotor. La scelta investe il tema della sovraccapacità dei produttori europei. Molti player cinesi stanno esplorando la

possibilità di utilizzare capacità inespressa di alcuni impianti, in modo da aggredire direttamente il mercato del vecchio continente. Nei giorni scorsi Stella Li, vicepresidente di Byd, ha confermato di essere in costante contatto con molti player europei, Stellantis compresa, affermando che l'Italia è potenzialmente coinvolta. Ma i contatti tra Stellantis e partner cinesi sono ad ampio raggio, e in questi mesi, secondo i rumors, avrebbero riguardato anche Xiaomi, Xpeng, Faw, oltre a Dongfeng. L'appuntamento di Detroit fornirà qualche elemento di lettura in più, tenendo presente che «le partnership – ha precisato Filosa – non devono essere monodirezionali e non riguarderanno solo i cinesi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Focus sulla gestione dei marchi, in seguito a speculazioni sull'ipotesi di concentrazione delle risorse su 4 global brands**

**Il ceo: «Molti nuovi lanci in programma, c'è domanda. Il profitto per unità sarà punto centrale»**



IMAGO ECONOMICA

**La produzione.**

Il gruppo ha in programma molti nuovi lanci di nuovi prodotti



## FUGA IN ORIENTE

# Auto, Stellantis sposta in Cina 4 modelli elettrici

BOFFANO E DI FOGGIA A PAG. 11

**ALTRO CHE ITALIA** La casa italo-francese: investimento da 1 miliardo nella joint venture con Dongfeng per produrre Peugeot e Jeep a Wuhan

# Auto, Stellantis sposta in Cina quattro nuovi modelli elettrici

## DELOCALIZZAZIONE

» Ettore Boffano

TORINO

tellantis rincorre la Cina e l'Italia è costretta a guardare. A sei giorni dall'Investor Day del 21 maggio, quando l'ad Antonio Filosa presenterà il piano di rilancio del colosso franco-italiano ad Auburn Hills in Michigan (la scelta degli Usa è indicativa), il gruppo presieduto da John Elkann conferma un'anticipazione del *Financial Times*. Stellantis parteciperà a un investimento di un miliardo di euro per produrre a Wuhan, nello stabilimento del gruppo statale Dongfeng, veicoli elettrici Peugeot e Jeep destinati anche all'export. Un ulteriore suggello della contingenza in cui versa oggi l'auto europea: inseguire Pechino per colmare il grave gap su tecnologie, piattaforme e competitività per l'elettrico. Stellantis spenderà circa 130 milioni di euro per due nuovi modelli Nev (*New Energy*

*Vehicle*) di Peugeot e due fuoristrada elettrici Jeep. Sono 34 anni che Peugeot collabora con Dongfeng, ma la scelta s'inserisce nelle strategie che agitano il mondo dell'automotive e vedono nella Cina la potenza guida. Filosa parla di "collaborazione destinata a rafforzarsi", il presidente di Dongfeng, Qing Yang, di "sinergie e vantaggi condivisi".

**COSA SIGNIFICA** per l'Italia? Al momento, la totale assenza di segnali sul futuro degli stabilimenti ex Fiat e anche il rischio di una sorta di nuovo caso di "auto-dumping" del gruppo, dopo quello dei modelli prodotti in partnership con la cinese Leapmotor. La cui citycar è entrata nella classifica delle prime 10 auto vendute nel nostro Paese, da cui restano fuori per ora la Fiat 500 elettrica e quella ibrida. Potrebbe accadere anche per i modelli Jeep: marchio che oggi tiene in piedi lo stabilimento di Melfi.

La cosa fa scattare l'allarme dei sindacati. Giorgio Airaud, segretario regionale della Cgil Piemonte e a lungo leader della Fiom torinese, dice di non illudersi sui possibili annunci di Filosa: "Le indicazioni puntavano già soprattutto sul rilancio negli Usa e adesso ecco la svolta cinese. Assieme a deci-

sioni che riguardano l'Europa, ma mai l'Italia: dove Stellantis non è in grado di saturare le sue fabbriche e continua a usare la cassa integrazione".

L'elenco degli allarmi torna a incrociare la Cina: le nuove iniziative con Leapmotor saranno in Spagna che ospiterà a Saragozza anche la nuova gigafactory, un tempo destinata a Termoli e realizzata coi cinesi di Catl. Non sono state smentite,

invece, le intese sempre con Dongfeng per lo stabilimento di Cassino: "L'impressione - commenta Airaud - è che non sarà venduto ai cinesi, ma ospiterà al massimo una piattaforma condivisa. Un modo per prendere tempo".

Intanto i dipendenti di Stellantis in Italia sono poco più di 40 mila con un calo di 15 mila negli ultimi anni. Oltre a Cassino, a soffrire di più è lo storico stabilimento di Mi-





raffiori a Torino, dove i primi quattro mesi di produzione della 500 non hanno dato i risultati preannunciati. "È qua che sta il cuore del problema dell'auto italiana e che può indicare i rischi di un tracollo - attacca il segretario regionale della Cgil -. Torino e la sua provincia sono non solo il simbolo, ma pure la base della produzione automobilistica. Che vuol dire anche la componentistica, le cui forniture ormai vanno a Stellantis solo per una percentuale attorno al 20%. Ma la crisi dell'auto tedesca e di quella francese stanno penalizzando questo asset fondamentale".

Così, mentre i cinesi avanzano in Europa e si preparano a farlo anche in Italia, per anticipare l'*Industrial Acceleration*

Act della Ue che mira a porre tutele e garanzie all'arrivo dei produttori asiatici, da noi le strategie latitano. Di chi la colpa? "Di Elkann, che nonostante le sue esternazioni sui legami con l'Italia e con Torino mostra solo una visione 'egoistica', come dimostra la vendita della *Stampa*". Poi ci sono le inerzie assolute del governo Meloni". Che da tempo si muove, sul terreno dell'auto, lungo sentieri conservatori e di opposizione all'elettrico ("Ma Hormuz ci dice che sarà il destino inevitabile", chiosa Airaudo) e lo scudo delle posizioni di un Trump ostile alla Cina. "Il viaggio del presidente Usa a Pechino, però, ha fatto cadere anche questo alibi. Bisognerebbe guidare l'arrivo

dei produttori cinesi che hanno molta fretta. Ho l'impressione, però, che sul comportamento di Meloni e dei suoi pesi una sorta di ostilità 'politica' verso Torino, ritenuta persa per il centrodestra. D'altra parte, il duce la definì città bastarda".

## AIRAUDO "OCCORRE GUIDARE QUI L'ARRIVO DEI PRODUTTORI DI PECHINO"



**La scossa**  
Antonio Filosa, ad di Stellantis, ha annunciato investimenti in Cina  
FOTO LAPRESSE



L'INTERVISTA

FRANCESCO ZIRPOLI

# “Ora per gli impianti italiani lo Stato tratti con i colossi asiatici”

“È in parte fisiologica, ma anche preoccupante”. Francesco Zirpoli, economista della Ca' Foscari e tra i massimi esperti del settore, non è stupito dalla notizia che Stellantis produrrà Jeep e Peugeot in Cina, con Dongfeng.

## Cosa rappresenta?

L'ennesimo produttore europeo che usa la piattaforma produttiva cinese anche per l'export. Preoccupa di più l'impatto per gli stabilimenti italiani che producono Jeep. Il mercato cinese è il più grande al mondo, che investa lì è fisiologico. In Cina ci sono competenze tecnologiche e filiere avanzate sull'elettrico, un ecosistema che qui stenta a crescere e in cui l'Italia è indietro.

## Perché in Ue si mette in discussione il Green Deal?

Si parla di ritorno all'endotermico e di biofuel. È il risultato delle pressioni della lobby Oil&Gas che ha paura di perdere terreno con la transizione ecologica e perché è più semplice per i produttori che hanno ritardato gli investimenti dare la colpa all'Ue piuttosto che tornare a investire.

## Non investono?

Poco per competere in un'industria che cambia. I profitti post Covid sono finiti in dividendi agli azionisti.

## È possibile colmare il gap con i colossi cinesi?

Per l'ad di Stellantis, Antonio Filosa, no perché sono “20 anni avanti”...

Questo non trova riscontro nei brevetti e nelle quote di mercato. Sicuramente non per Volkswagen, anche se la crescita tecnologica dei produttori asiati-



ci è evidente. Il gap si colma tornando a investire sulle tecnologie del futuro: software, intelligenza artificiale, elettronica e semiconduttori.

**Invece i produttori Ue, da Stellantis a VW, stanno vendendo stabilimenti sottoutilizzati ai cinesi. È una buona notizia?**

Solo se si pongono condizioni, e cioè che i prodotti siano progettati in Europa, insieme ai fornitori europei e con una quota di produzione locale. Se passa, invece, un modello in cui si assembleranno prodotti progettati e realizzati altrove non c'è garanzia di futuro. Questi stabilimenti, ad esempio Cassino, sono nati con ingenti fondi pubblici, serve che in questa negoziazione entri lo Stato italiano, che si faccia garante di un investimento ad ampio spettro.

**Il ministro delle Imprese Urso dice che con il governo “Stellantis è tornata centrale nel nostro Paese”.**

È difficile scorgere una strategia in questi anni. I fatti dicono che il fondo per la transizione verde dell'automotive da 8,2 miliardi, creato nel 2021, è stato quasi azzerato e usato per incentivi all'acquisto discontinui, per il 60% finiti ad auto endotermiche e con ricadute quasi nulle sul sistema industriale italiano che, nei fatti, ha difficoltà a competere alla pari.

**Il 21 maggio Filosa presenta il piano industriale.**

Speriamo ci siano annunci in senso contrario a quello di oggi.

CDF



L'ex Fca paga il ritardo sugli investimenti, Cassino&C. non si salvano con il solo assemblaggio





**DELOCALIZZAZIONI E STABILIMENTI ORMAI SENZA PROSPETTIVE**

# Ciao Italia, Stellantis preferisce Wuhan

■ ■ Stellantis guarda sempre più all'estero, mentre i suoi stabilimenti italiani sono in una profonda crisi produttiva. La holding ha annunciato ieri la firma di un accordo col gruppo cinese Dongfeng per produrre i veicoli Peugeot e Jeep a Wuhan. L'intesa vale un miliardo di euro ma la borsa non ha reagito bene: - 3,5% a Piazza Affari, perché se la prospettiva re-

sta negativa al mercato la notizia non basta.

La direzione sembra chiara: delocalizzare sperando di tenere il passo della transizione elettrica con l'agguerrita concorrenza asiatica. Ma compromettendo i posti di lavoro e l'economia in Italia. «Le alleanze con le case cinesi non rappresentano per noi alcun interes-

se, rischiano anzi di peggiorare una crisi già profonda», spiega Samuele Lodi, segretario Fiom-Cgil. **GIUZIO A PAGINA 6**



## Stellantis si sposta in Cina. Siti italiani senza prospettive

*Si amplia la partnership con Dongfeng per produrre a Wuhan Peugeot e Jeep, ibride ed elettriche, per il mercato locale e globale*

ALEX GIUZIO

■ ■ Stellantis guarda sempre più all'estero, mentre i suoi stabilimenti italiani sono in una profonda crisi produttiva. La holding automobilistica, nata nel 2021 dalla fusione tra Fiat-Chrysler e Peugeot-Citroën, ha annunciato ieri la firma di un accordo col gruppo cinese Dongfeng (con cui collabo-

ra già da 34 anni) per produrre i veicoli Peugeot e Jeep nel suo stabilimento di Wuhan. L'intesa vale un miliardo di euro e ha l'obiettivo di trasformare la joint venture Dongfeng Peugeot Citroën Automobile in un hub produttivo sia per il mercato locale che per l'export globale. Il piano partirà nel 2027 con quattro nuovi modelli ibridi ed elettrici a marchio Peugeot e Jeep

destinati ai mercati internazionali. Il contributo da parte di Stellantis ammonta a 130 milioni e per l'operazione sono fondamentali le agevolazioni locali per le industrie che investo-



no nella provincia di Hubei.

**LA BORSA** non ha reagito bene. Dopo l'annuncio dell'accordo, il titolo Stellantis ha chiuso a meno 3,5% a Piazza Affari. Al mercato la notizia non basta se la prospettiva sul futuro resta negativa. «Nonostante segni di miglioramento in Nord America, il resto delle aree, che rappresentano circa il 60% dei ricavi, registrano cali dei profitti» hanno spiegato gli

analisti di Hsbc. «Il management si mostra fiducioso sul lavoro svolto finora e sul fatto che siano state gettate basi per la ripresa ma il timore è che servano ulteriori azioni, soprattutto in Europa». Non è una buona premessa per l'Investor Day in programma il 21 maggio in Michigan negli Usa, dove l'amministratore Antonio Filosa presenterà il nuovo piano strategico dell'azienda.

**LA DIREZIONE** sembra già chiara: delocalizzare ed esternalizzare. La settimana scorsa il gruppo ha annunciato il trasferimento di uno dei suoi due stabilimenti spagnoli alla società cinese Leapmotor, specializzata in veicoli elettrici a basso costo, di cui Stellantis possiede il

20%. Inoltre, secondo *Yunjian Insight*, il gruppo sarebbe in trattativa con le cinesi Byd e Jac Motors per la cessione di alcune fabbriche e della produzione di Maserati ibride. Stellantis spera così di tenere il passo della transizione elettrica con l'agguerrita concorrenza asiatica, ma questo mette a rischio i posti di lavoro e l'economia in Italia, dove i suoi sta-

bilimenti si trovano in una situazione di crollo produttivo e assenza di prospettive. Nel 2025 la produzione interna di Stellantis è scesa sotto le 380mila unità; due anni prima superava i 750mila veicoli.

**«QUESTE ALLEANZE** con le case costruttrici cinesi non rappresentano alcun interesse per l'Italia», dichiara al *manifesto* Samuele Lodi, segretario nazionale **Fiom-Cgil** e responsabile automotive. «Anzi, qualora dovesse trattarsi di produzioni sostitutive anziché aggiuntive, peggiorerebbero la profonda crisi in cui si trova l'auto nel nostro paese». Per cercare di compensare, Stellantis ha introdotto lo scorso anno la produzione della Fiat 500 ibrida a Mirafiori e delle nuove Jeep Compass e DS8 a Melfi, en-

trambe elettriche. «Questo è servito a evitare uno scenario ancora peggiore - riconosce Lodi - ma la situazione resta molto grave e bisogna vedere per quanto tempo i nuovi modelli reggeranno sul mercato. A Mirafiori la 500 ibrida ha funzionato ma sono già iniziati i primi segni di difficoltà, a Melfi la Compass e la DS8 non fanno volumi sufficienti. Lo stesso accadrà probabilmente con la DS7 e la Lancia Gamma», il cui avvio è previsto entro il 2026.

**SI TRATTA DI MODELLI** di nicchia in un mercato in difficoltà a causa della crisi globale. «Per risolvere la crisi nazionale del settore - prosegue Lodi - occorre aumentare la produzione interna, anche con altri costruttori. Di questo dovrebbe occuparsi il governo, facendo da garante per attirare investimenti che devono includere la filiera della componentistica. Proprio come ha fatto lo Stato cinese per conquistare le industrie automobilistiche europee». Mercoledì, il giorno prima dell'Investor Day di Stellantis, **Fiom-Cgil** ha convocato una conferenza stampa per annunciare la sua proposta contro la crisi degli stabilimenti automobilistici ita-

liani. «Avevamo chiesto un incontro con l'azienda entro il 21 aprile ma ci è stato negato», rende noto Lodi. «Non escludiamo un confronto con le altre organizzazioni sindacali per valutare una mobilitazione».

**IN AGITAZIONE** anche Fim-Cisl: la segretaria generale Fumaro e il segretario Fim Uliano parteciperanno lunedì a un presidio a Melfi. Ulteriori preoccupazioni riguardano il sito piemontese Iveco, colosso dei veicoli commerciali. L'holding Exor della famiglia Agnelli ha concluso l'accordo di vendita del marchio all'indiana Tata Motors per 3,8 miliardi di euro. La multinazionale di Mumbai sarebbe intenzionata a mantenere la produzione in Italia ma, dopo mesi di cassa integrazione, gli operai non si fidano.

**Lodi (Fiom Cgil):**  
**«Alleanze che non**  
**tutelano alcun**  
**interesse per**  
**il nostro Paese»**





## Firmiamo le leggi su sanità e appalti

È partita la campagna di raccolta firme della Cgil per due proposte di legge di iniziativa popolare sui temi della sanità pubblica e degli appalti, promosse insieme con organizzazioni e associazioni della sinistra e della società civile. Oltre 1.300 assemblee generali hanno spinto la richiesta di «rafforzare il servizio sanitario nazionale e farlo

diventare davvero universale e gratuito per tutti e migliorare le condizioni di vita e di lavoro delle persone a partire dal mettere mano alle leggi sugli appalti, ha detto il segretario della Cgil Maurizio Landini a Genova. Oggi ci saranno oltre mille banchetti in tutto il paese. «Io firmo per il diritto alla salute» e «Io firmo per stesso lavoro, stesso contratto» sono gli due slogan scelti per una campagna comune.

In queste ore si potrà anche cominciare a firmare anche online accedendo al sito del ministero della Giustizia.



# La Jeep torna in Cina Stellantis e Dongfeng rilanciano l'alleanza

La partnership prevede la produzione di due fuoristrada elettrici e due modelli a marchio Peugeot nella città di Wuhan

di **DIEGO LONGHIN**

ROMA

**N**on solo Leapmotor. L'ad di Stellantis, Antonio Filosa, corregge la strategia del suo predecessore e rilancia l'alleanza con i cinesi di Dongfeng per produrre nuovi modelli a Wuhan. Ad iniziare dalla Jeep che torna in Cina dopo la fine della partnership con Gac nel 2022. Uno stop voluto dall'ex ad Carlos Tavares che aveva messo in dubbio anche l'alleanza con Dongfeng, tra i primi cinque grandi gruppi automobilistici del Dragone, alleato storico di Peugeot. Ora toccherà al costruttore nato nel 1969 per volontà di Mao realizzare le Jeep in Cina non solo per il mercato locale, ma per l'export. Il via nel 2027. Il piano industriale prevede l'avvio della produzione di due fuoristrada elettrificati nel sito di Wuhan. Oltre al brand statunitense è prevista la fabbricazione di altri due modelli, sempre elettrici, a marchio Peugeot per il mercato internazionale sulla linea di quello che è stato presentato al Salone di Pechino. Sempre nel 2027. D'altronde Stellantis ha ereditato la partnership, siglata 34 anni fa, dal gruppo Psa. Tanto che Dongfeng, pur avendo venduto parte delle quote a fine 2021, ha ancora circa l'1,5% di Stellantis. L'investimento complessivo previsto, grazie al contributo della città di Wuhan e della provincia di Hubei, supera gli 8 mi-

liardi di yuan, un miliardo di euro, e il contributo di Stellantis sarà pari a circa 130 milioni di euro.

Filosa vuole arrivare ad una serie di accordi tecnologici e industriali con gruppi cinesi, ma non solo. Strategia che verrà presentata come uno dei pilastri del nuovo piano nell'Investor Day di giovedì prossimo ad Auburn Hills, quartier generale del gruppo negli Usa. A rafforzare la prospettiva è il patto con Dongfeng, che in cinese vuol dire vento dell'Est, la firma di un memorandum strategico non vincolante. Obiettivo? Consolidare la cooperazione tra le due aziende facendo leva sulle rispettive dimensioni industriali, sulle competenze tecnologiche e sulle capacità di ricerca e sviluppo con particolare attenzione ai veicoli elettrici intelligenti. Possibile che in prospettiva a Dongfeng possa interessare anche l'Europa, utilizzando la capacità produttiva dei siti europei del gruppo italo-francese, sulla falsa riga di quello che farà Leapmotor, altro partner strategico di Stellantis, in Spagna tra le fabbriche di Saragozza e Madrid. In ballo ci potrebbero essere anche siti italiani, come Cassino, dove da gennaio gli operai sono entrati solo 17 giorni per lavorare.

Filosa sostiene che «la lunga storia comune e le competenze condivise rappresentino una base solida per questa nuova fase, valorizzando i punti di forza e introducendo veicoli nuovi, dotati di tecnologie avanzate nel campo dell'elettrico, attraverso marchi riconosciuti e ap-

prezzati dai clienti a livello internazionale». Qing Yang, presidente di Dongfeng Group, sottolinea che la «nuova cooperazione apre una fase fondata su sinergie complementari e vantaggi condivisi, grazie all'integrazione tra la forza industriale del territorio di Hubei, la presenza globale di Stellantis e le tecnologie avanzate di Dongfeng nel campo dei veicoli elettrici intelligenti».

I sindacati chiedono che Filosa giovedì prossimo dagli Usa dia indicazioni concrete per i siti italiani. La Fim-Cisl ha già riunito i suoi delegati per avanzare una serie di richieste, ad iniziare dal futuro di Cassino e da notizie certe sul modello e il brand che dovrebbe essere assegnato a Melfi entro il 2028. Anche la Uilm ha chiesto di completare l'assegnazione dei modelli ibridi, mentre la Fiom, alla vigilia dell'Investor Day, annuncerà le proprie rivendicazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





# Ex Ilva, Flacks non molla la presa un tavolo tecnico per l'acquisto

di **RAFFAELE LORUSSO**

ROMA

**F**lacks Group prova il rilancio per l'ex Ilva. Il fondo statunitense non molla la presa e tenta di rimontare rispetto all'altro potenziale acquirente, il gruppo indiano Jindal Steel International. La società con sede a Miami annuncia la costituzione di un tavolo tecnico con players italiani e stranieri. L'obiettivo è costruire un percorso industriale per il rilancio del complesso siderurgico, rafforzandone - viene fatto sapere - «la continuità produttiva, la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali e la sostenibilità ambientale». La mossa non è inedita perché ripropone quanto annunciato già al momento della presentazione dell'offerta. Michael Flacks aveva parlato pubblicamente di contatti con il gruppo Danieli e con gli ucraini di Metinvest. Adesso è pronto a tornare alla carica, anche se, stando a

quanto trapela, non ha ancora fornito ai commissari le integrazioni di natura finanziaria richieste.

Il lavoro delle due strutture commissariali procede non senza difficoltà. C'è un allungamento dei tempi rispetto alla tabella di marcia annunciata dal ministro Adolfo Urso, che prevedeva la chiusura dell'istruttoria sulle offerte di acquisto a fine aprile. Lo slittamento è dovuto alla necessità di acquisire dettagli sui piani industriali. I commissari hanno proseguito le interlocuzioni sia con Flacks che con Jindal. Con il gruppo indiano nelle ultime settimane si sono intensificati i momenti di confronto e di approfondimento. Rispetto alla proposta iniziale, che prevedeva la produzione di soli 2 milioni di tonnellate di acciaio l'anno a Taranto con un solo forno elettrico e un organico di 4.500 unità rispetto agli 8.000 addetti attuali, pare che Jindal abbia presentato alcune integrazioni, aprendo a possibili revisioni al rialzo.

Sul tavolo rimane la richiesta di un prestito temporaneo da parte

dello Stato. Sia Jindal sia Flacks, infatti, chiedono che nella fase iniziale ci sia un intervento pubblico di almeno 500 milioni. La richiesta potrebbe spingere il governo a prendere in considerazione l'ipotesi, finora sempre scartata, di una nazionalizzazione attraverso la costituzione di una società pubblica o mista. Le valutazioni che al termine dell'istruttoria sulle due offerte di acquisto i commissari trasmetteranno al Mimit, cui spetterà l'ultima parola, potrebbero aprire nuovi scenari. Le pressioni dei sindacati, alle quali si sono aggiunti numerosi appelli dal mondo industriale per salvare l'ex Ilva e tutelare la produzione di acciaio italiano, potrebbero spingere il governo a cambiare strada.

DIRIPRODUZIONE RISERVATA

Superato nella contesa dagli indiani di Jindal il fondo americano cerca di coinvolgere altri gruppi come Danieli e Metinvest

➔ L'acciaieria  
Ex Ilva  
di Taranto



## IL COLLOQUIO

### Boeri: senza riforme i conti vanno in tilt

GIOVANNITURI

«Lo Stato sociale è a rischio e sotto stress. Tra i motivi c'è la demografia: abbiamo tassi di fecondità molto bassi», spiega a *La Stampa* Tito Boeri. **MONTICELLI - PAGINE 4 E 5**

## Tito Boeri

# “Così i conti pubblici vanno in tilt E lo Stato sociale adesso è a rischio”

L'economista: “Tasso di fecondità troppo basso. Il Pnrr? Proprio nessuna riforma rilevante”

## IL COLLOQUIO GIOVANNITURI TORINO

«Lo Stato sociale è a rischio e sotto stress. Questa conquista del dopoguerra ha permesso a intere generazioni di poter affrontare rischi nella vita lavorativa con sostegni pubblici, in assenza di aiuti che potessero provenire dal privato. Tra i motivi c'è la demografia dove il problema centrale non è la longevità, anzi il fatto che si viva più a lungo è positivo, soprattutto se l'invecchiamento è sano. Bensì è il fatto che abbiamo tassi di fecondità molto bassi». Allo stand de *La Stampa* al Salone del Libro, Tito Boeri, economista dell'Università Bocconi e direttore scientifico del Festival Internazionale dell'Economia (quest'anno a Torino dal 22 al 25 ottobre), mette l'accento su uno dei grandi freni della crescita del Paese. Nel colloquio con il vice direttore vicario de *La Stampa*, Federico Monga, i riflettori sono subito sull'andamento demografico nazionale. Quel tasso di fecondità a 1,14 figli per donna, il minimo storico e fra i più bassi d'Europa, «ci condanna a un decli-

no molto forte della popolazione italiana». E le conseguenze per il finanziamento dello Stato sociale saranno «molto serie, perché diminuiscono i lavoratori, aumentano le persone inattive che ottengono risorse e si generano problemi di sostenibilità» sui conti pubblici.

Ma le sfide che investono l'Italia sono tante. Anche in una dimensione europea. Qua Boeri prende spunto dal discorso di Draghi sulla necessità di «rifondare» l'Unione, «per la prima volta» isolata nel mondo. Così la partita della Difesa è tutta da giocare. «Difendersi da soli vuol dire spendere soldi - dice l'economista - e nessuno mi convincerà mai che la spesa militare è compatibile con le altre. Se spendiamo più fondi per gli armamenti, almeno in parte queste risorse andranno tolte da altri capitoli di spesa». Perciò, lo Stato sociale «ne può sentire, mentre deve continuare a dare servizi e, anzi, migliorarli». Una soluzione? «Migliorare l'assistenza nel passaggio verso il mercato del lavoro - dice Boeri -. In Italia abbiamo delle politiche

che spesso penalizzano chi lavora perché perde dei trasferimenti e guadagna meno rispetto a quando è inattivo».

Domanda di Monga: dinanzi al debito pubblico in aumento, ci sono ancora sprechi che intaccano la spesa sociale? «Sicuramente - risponde Boeri -. Pensiamo al capitolo delle pensioni di invalidità, su cui c'è moltissimo da lavorare. Ma tagliare gli sprechi è difficile: spesso i politici evitano di farlo e le riduzioni portano a piccoli risparmi». Il punto, secondo l'economista, è che «l'Italia deve tornare a crescere», aumentando il reddito nazionale. In questo quadro, un bilancio sul Pnrr? «Il Piano è stato una grande scommessa. L'Italia ha deciso di prendere tutte le risorse disponibili, di cui una parte consistente erano prestiti e non sovvenzioni. Purtroppo, però, questa ingordigia di fondi senza avere le idee chiare su cosa farne l'abbiamo pagata





cara». Boeri, comunque, articola la riflessione: «Gli obiettivi erano ambiziosi», dalla riforma sulle carriere degli insegnanti alla facilitazione dell'incontro tra domanda e offerta nel mercato del lavoro; dal miglioramento della transizione tra scuola e lavoro fino agli interventi per snellire i tempi dei procedimenti della giustizia civile e assumere nella Pubblica amministrazione. Eppure, «non abbiamo fatto nulla di tutto ciò. Ecco perché ribattezzerei il Pnrr come "Proprio nessuna riforma rilevante"». Applausi. Ma c'è di più. Perché il Piano presenterà anche un conto salato. «È destinato a far lievitare ancora il debito pubblico. Lo contabilizzeremo nel momento in cui andremo a ripagare i prestiti. Salirà anche la nostra spesa per interesse».

La palla passa in un altro campo. L'inflazione che rialza la testa, spinta da energia e alimentari, come scoria della

guerra nel Golfo Persico. E il governo che punta sul taglio temporaneo delle accise. «Il rischio di una nuova fiammata inflazionistica è presente, soprattutto se dovessero persistere problemi nell'approvvigionamento energetico legati al blocco dello Stretto di Hormuz - dice Boeri -. Ci sono scenari che prevedono un'inflazione al 5-6%. I provvedimenti indiscriminati come quello delle accise sono molto costosi. Dovrebbero concentrarsi di più sulle persone a basso reddito». Da qui, l'imputazione all'esecutivo di non aver «voluto fare il fiscal drag in tutti questi anni», che avrebbe «aumentato il reddito nominale» e, di conseguenza, consentito allo Stato di incassare più soldi. La suggestione vira quindi su altro: «Come hanno applicato quasi tutti i Paesi europei, dovremmo indicizzare gli scaglioni dell'Irpef. Questa misura rassicurerebbe molte persone dall'au-

mento dell'inflazione».

Ancora conti pubblici. Il deficit al 3,1% che lascia l'Italia in procedura per disavanzo eccessivo. Ancora Monga: ci sono stati errori nei calcoli statistici? «Sì, poi si è cercato di rimediare successivamente - afferma Boeri -. A questo punto, credo che si possa comunque negoziare con l'Unione europea un po' di flessibilità. Purtroppo, però, nei prossimi anni abbiamo previsto di restare sempre vicino al 3%, un fattore che ci renderà più difficile il negoziato». Un giudizio sul ministro dell'Economia e delle Finanze, Giancarlo Giorgetti, appare d'obbligo. «La sua è stata una gestione prudente della finanza pubblica, tant'è che è stato ridotto il disavanzo in modo consistente. Questo governo aveva la pesante eredità del Superbonus. Ma all'esecutivo rimprovero che, seppur sarà il più longevo della storia repubblicana, non ha realizzato nulla in ma-

teria di politica. Ad eccezione di un provvedimento, ossia quello di togliere l'assistenza sociale alle persone in età lavorativa - conclude -. Un grosso errore, perché non è vero che il lavoro porta sempre fuori dalle soglie di povertà».

## S I punti chiave

### 1 Governo

Al governo Tito Boeri imputa di non aver fatto alcunché in materia di politica economica e riconosce che il ministro Giorgetti ha avuto una gestione prudente della finanza pubblica



### 2 Inflazione

Nelle previsioni dell'economista c'è il rischio di una fiammata degli indici nel caso in cui proseguano la guerra nel Golfo Persico e il conseguente blocco dello Stretto di Hormuz

### 3 Discorso di Draghi

Secondo Boeri, l'ex premier Draghi (foto) pone la sfida della Difesa per i conti pubblici. Il tema è che se spendiamo di più per le armi, almeno in parte questi fondi sottratti ad altri capitoli di spesa



**Tito Boeri**  
Economista

Il problema della demografia non è la longevità: vivere più a lungo è positivo se l'invecchiamento è sano

Le conseguenze sono molto serie. Così diminuiscono i lavoratori e aumentano gli inattivi

Ci sono molti sprechi che intaccano la spesa sociale, basti pensare al capitolo delle pensioni d'invalidità

Gli obiettivi del Pnrr erano ambiziosi ma l'ingordigia di fondi senza sapere come spenderli la pagheremo cara

# L'inflazione sale ancora, è al 2,7% S&P conferma il rating dell'Italia

Giorgetti: fase complessa, ma economia solida. Titoli di Stato, balzo dei rendimenti Usa-Ue

di **Andrea Ducci**

**ROMA** Ancora un test per il debito pubblico italiano che ieri in tarda serata ha superato il vaglio dell'agenzia americana Standard & Poor's, con una valutazione sul merito di credito del Paese confermata a BBB+ e un outlook positivo. Un giudizio in linea con quello del 30 gennaio scorso, quando l'agenzia aveva lasciato invariato il rating, rivedendo l'outlook a positivo in base alla «resilienza fiscale» del Paese e alla prospettiva di una graduale riduzione del debito pubblico dal 2028. Il rating di S&P segue quello di Dbrs Morningstar, che lo scorso 17 aprile ha confermato il rating italiano a livello A (low), con trend stabile.

## La corsa del caro vita

Le valutazioni delle agenzie che misurano il merito di credito arriva nelle stesse ore in cui il governo prende atto che il rincaro dei prezzi dei beni energetici e dei beni alimentari fa schizzare nel mese di aprile l'inflazione al 2,7% (a marzo era all'1,7% e il mese ancora precedente all'1,1%). Il dato, sebbene inferiore alla stima preliminare del 2,8%, conferma l'inflazione ai massimi da settembre 2023, allarmando Codacons che predice una stangata da 23 mi-

liardi, con un aggravio di 900 euro a famiglia. A correre è anche il debito pubblico che in marzo registra un aumento di 19,5 miliardi rispetto al mese precedente, risultando pari a 3.158,8 miliardi (un nuovo picco storico dopo che il 2025 si era chiuso con un valore di 3.096 miliardi). Dai dati sulla finanza pubblica comunicati da Bankitalia emerge che la quota di debito in mano agli

investitori stranieri è in crescita, mentre risulta in lieve calo quella detenuta da famiglie e imprese italiane. I dati italiani ricadono nel quadro macroeconomico che rivela la fragilità dei Paesi dell'Eurozona. A pesare sono fattori noti come la tensione sui prezzi dei carburanti e dei beni energetici innescata dalla guerra in Iran, l'inflazione che torna a gravare sui bilanci delle fa-

miglie, con effetti sui consumi, e gli investimenti delle imprese che segnano il passo.

## L'Eurozona frena

Un contesto riassunto dal bollettino della Banca centrale europea, dove è certificato il rallentamento dell'economia, con il Prodotto interno lordo nell'area Euro che nel primo trimestre segna +0,1% rispetto al trimestre precedente (men-



**La parola**

## RATING

Il rating è la valutazione dell'affidabilità creditizia di uno Stato (o di un'impresa), cioè della probabilità che ripaghi i propri debiti. Si esprime con scale alfanumeriche: il massimo punteggio è AAA il minimo D.



tre in confronto allo stesso periodo del 2025 è +0,8%). Il dato del Pil italiano nel primo trimestre è invece +0,2% su base congiunturale e +0,7% rispetto ai primi tre mesi del 2025. Nel bollettino la Bce segnala che «le implicazioni della guerra per l'inflazione a medio termine e per l'attività economica dipenderanno dall'intensità e dalla durata dello shock sui prezzi dell'energia». In questo scenario gli occhi di famiglie e imprese restano puntati sulle mosse di Francoforte verso possibili rialzi dei tassi per raffreddare la corsa dei prezzi.

### **La fiducia di Giorgetti**

Dal versante italiano il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, fa una sintesi e spiega: «Per quanto riguarda l'Italia, stiamo attraversando una fase molto complessa. Il contesto globale è difficile, le condizioni finanziarie sono più restrittive e i flussi commerciali stanno rallentando. Ciononostante — osserva —, l'economia italiana ha dimostrato resilienza e solidità suf-

---

---

### **Il nuovo record**

Il debito pubblico italiano a marzo raggiunge i 3.158,8 miliardi di euro

---

ficienti per affrontare l'attuale fase di incertezza». Il titolare del Tesoro, durante il suo intervento al forum economico Investopia, rivendica la scelta adottata finora in materia di conti pubblici: «La responsabilità fiscale e un approccio prudente alla finanza pubblica restano i pilastri centrali della strategia economica dell'Italia. Sono elementi essenziali per preservare la fiducia dei mercati, la credibilità e la stabilità, nonché per poter rispondere agli shock esterni. Questo percorso è stato riconosciuto positivamente dai mercati finanziari».

### **Titoli di Stato**

Le considerazioni di Giorgetti coincidono con l'ennesima giornata di fibrillazione dei mercati a causa delle tensioni geopolitiche. Ieri lo spread ha toccato quota 78 punti base (con i rendimenti del decennale in rialzo e vicini al 4%), l'Italia dopo lo scoppio della guerra in Iran rischia di pagare di più il proprio debito sovrano. In aumento anche il decennale della Grecia al 3,87% (+14 punti) e quello della Spagna al 3,58% (+13 punti), oltre che i rendimenti dei titoli di Stato del Tesoro Usa con un balzo del trentennale al 5,11%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## L'economia italiana

24.124.000  
gli occupati a marzo

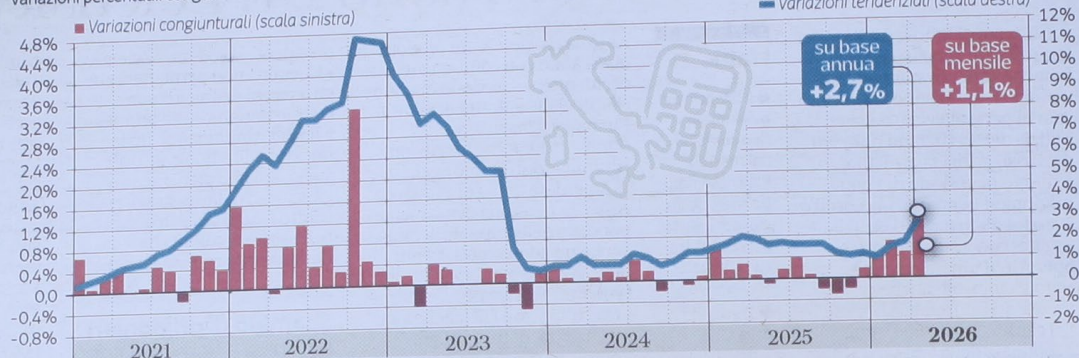
+0,2%  
la crescita del Pil  
nel primo trimestre  
su base congiunturale

## INDICI DEI PREZZI AL CONSUMO

Variazioni percentuali congiunturali e tendenziali

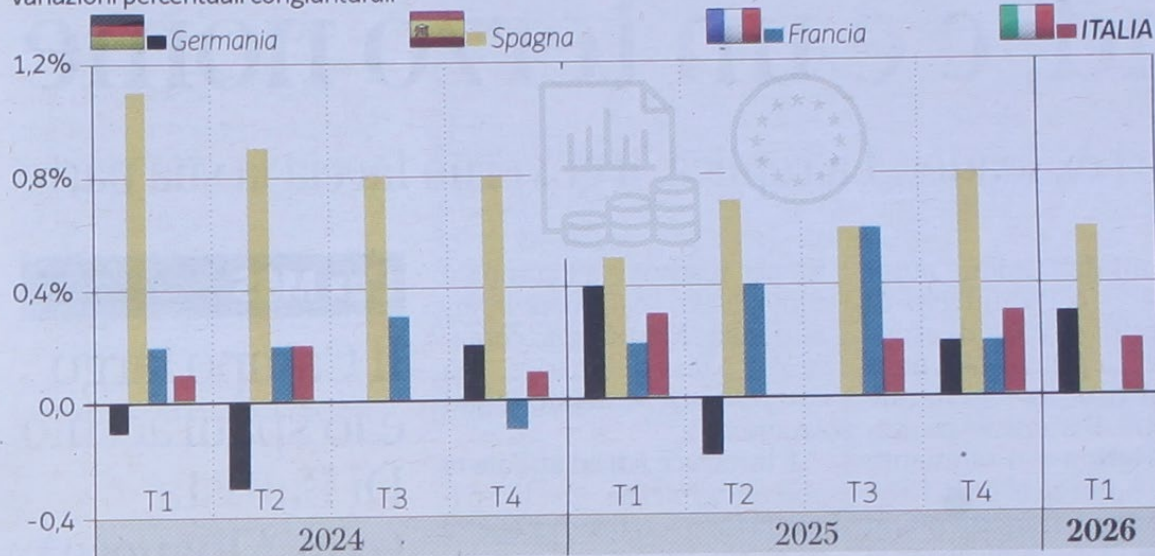
■ Variazioni congiunturali (scala sinistra)

■ Variazioni tendenziali (scala destra)



## DINAMICA DEL PIL NEI PRINCIPALI PAESI

Variazioni percentuali congiunturali





# Auto, accordo Stellantis-Dongfeng per produrre la Jeep anche in Cina

Intesa per lo stabilimento di Wuhan, dove saranno costruiti i modelli. L'accordo su Peugeot

di **Fausta Chiesa**

Dopo la prima Jeep Cherokee uscita nel 2015 dalle linee dell'impianto Gac Fca di Changsha, dal 2027 altri nuovi modelli del marchio emblema dell'esercito americano, che conobbe un periodo francese con Renault e poi entrò nella galassia di Fca nel 2009, saranno prodotti in Cina. Stellantis e Dongfeng hanno annunciato ieri la firma di un accordo di cooperazione strategica per espandere la partnership attraverso la produzione congiunta di veicoli Peugeot e Jeep. Dal 2027 la joint venture Dongfeng Peugeot Citroën Automobili (Dpca) dovrebbe produrre nel suo stabilimento di Wuhan — dove ha sede Dongfeng — due nuovi veicoli a nuova energia a marchio Peugeot, con design ispirati alle concept car svelate al Salone dell'auto di Pechino 2026. I modelli sono destinati al mercato cinese e all'esportazione verso i mercati globali e rientrano nel piano di crescita internazionale di Peugeot. Il piano prevede anche l'avvio della produzione, sempre dal 2027 nello stabilimento di Wuhan, di due fuoristrada a nuova energia a marchio Jeep destinati ai mercati globali. In base alla nota, che cita «le favorevoli politiche industriali del settore automotive della provincia di Hubei e della municipalità di Wuhan», l'inve-

stimento ammonta a circa un miliardo di euro (oltre otto miliardi di yuan), in cui Stellantis prevede un contributo di circa 130 milioni. «Forte di oltre 30 anni di storica collaborazione e di competenze automobilistiche condivise — ha dichiarato Antonio Filosa, ceo del gruppo nato dalla fusione tra Fca e Ps — Stellantis e Dongfeng sono pronte a valorizzare ulteriormente i rispettivi punti di forza e a introdurre veicoli completamente nuovi, dotati di tecnologie all'avanguardia sull'elettrico, attraverso i brand che i clienti in tutto il mondo amano e di cui si fidano».

«Grazie all'integrazione dei punti di forza industriali della provincia di Hubei, dei vantaggi derivanti dalla presenza globale di Stellantis e delle tecnologie avanzate di Dongfeng nel campo dei veicoli elettrici intelligenti — ha dichiarato il presidente di Dongfeng Group Qing Yang — si apre un nuovo percorso basato su sinergie complementari e vantaggi condivisi per tutte le parti». Stellantis e Dongfeng hanno anche sottoscritto un memorandum of understanding non vincolante per rafforzare ulteriormente la cooperazione «facendo leva sulle rispettive dimensioni di scala, competenze e capacità di ricerca e sviluppo nel settore». L'annuncio arriva a meno di una settimana dal nuovo piano industriale di Stellantis — il primo dell'era di Filosa, in carica da giugno 2025 — che sarà presentato il 21 mag-

gio ad Auburn Hills, in Michigan, head quarter in Nord America.

Gli occhi, soprattutto dopo che Byd ha manifestato interesse su stabilimenti che vivono una fase di forte sottoutilizzo, come Cassino e Mirafiori con una preferenza per una gestione diretta rispetto alle joint venture, sono puntati sul futuro degli stabilimenti in Italia. Mercoledì 20 maggio, alla vigilia dell'investor day del gruppo automobilistico, nella sede della Fiom-Cgil a Roma, si terrà la conferenza stampa per presentare analisi e proposte per il rilancio degli stabilimenti italiani. Per la fabbrica di Melfi (Potenza) la Fim-Cisl ha predisposto un documento con un elenco di punti che, oltre ai modelli già assegnati (DS8 nella sola versione full electric, Nuova Jeep Compass, DS7 e Lancia Gamma anche con la motorizzazione Ibrida), prevede altre richieste come la versione ibrida della DS8 e la conferma della produzione della Lancia nel secondo semestre e dell'annuncio arrivo del nuovo modello entro il 2028.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I piani

● L'accordo di cooperazione riguarda la produzione congiunta di veicoli Peugeot e Jeep

● Dal 2027 la jv Dongfeng Peugeot Citroën Automobili (Dpca) produrrà a Wuhan due nuovi veicoli a nuova energia a marchio Peugeot destinati al mercato cinese e all'export verso i mercati globali e rientrano nel piano di crescita internazionale di Peugeot

● Sempre a Wuhan saranno costruiti due fuoristrada a nuova energia a marchio Jeep destinati ai mercati globali

**1**  
miliardo di euro è l'ammontare dell'investimento; Stellantis prevede un contributo di circa 130 milioni

**Il nuovo piano**  
Il 21 maggio in Michigan Stellantis presenterà il nuovo piano industriale



## Sussurri & Grida

### Ex Ilva, il tavolo di Flacks

Il fondo Flacks avvia un tavolo con esperti per il rilancio dell'ex Ilva. L'obiettivo è garantire produzione e occupazione. Il negoziato con i commissari è in stallo da aprile perché il fondo non ha ancora documentato le capacità finanziarie.

