

Industria in rosso se la crisi di Hormuz durerà tutto l'anno

Manifattura

Intesa Sanpaolo-Prometeia: con uno shock prolungato ricavi a -1,8% nel 2026

Nello scenario di base fatturato a +0,2%, in crescita del 3,8% a valori correnti

Luca Orlando

Hormuz. A fare la differenza per l'industria italiana sarà l'esito dello scontro per questo lembo di mare. Qualora le tensioni dovessero risolversi a breve - stimano gli analisti di Intesa Sanpaolo e Prometeia - nel 2026 potrà esserci un "avanti adagio" per la nostra manifattura. O al contrario un calo dei ricavi dell'1,8% e una frenata anche nel 2027, se il conflitto di Usa e Israele contro l'Iran e il relativo blocco dello stretto di Hormuz dovesse proseguire per l'intero anno, generando effetti collaterali per la domanda mondiale.

Lo scenario base, nella nuova edi-

zione del rapporto-analisi sui settori produttivi è al momento quello più ottimista, che prevede per l'industria manifatturiera italiana un 2026 con un fatturato stabile a prezzi costanti (+0,2%) e in moderato aumento a prezzi correnti (+3,8%), con un giro d'affari complessivo che lievita a 1.168 miliardi. Stime che incorporano un'ipotesi di durata limitata del conflitto in Medio Oriente e di miglioramento del contesto operativo nella seconda parte dell'anno. Nessun rimbalzo, tuttavia, piuttosto una graduale normalizzazione degli scambi mondiali, tenendo conto dei danni rilevanti subiti da alcune infrastrutture energetiche. Crescita più sostenuta, quella dei valori correnti, con i ricavi nominali a riflettere le nuove tensioni inflattive innescate dal rialzo dei costi degli input energetici, chimici e dei beni intermedi chiave. Una crescita, quella prevista, che riceverà un contributo minimo dall'export (visto a +0,1% a valori costanti) e per cui sarà invece determinante il contributo della do-

manda interna. Legato alle infrastrutture, con la messa a terra finale del Pnrr, così come ai beni strumentali, sostenuti in prospettiva dal nuovo pacchetto di incentivi fiscali. Meno vivaci nelle stime degli analisti saranno invece i consumi, che in un quadro di incertezza e di nuove pressioni sui redditi, risentiranno del taglio delle spese più comprimibili. Determinante sarà ad ogni modo la capacità del manifatturiero italiano di continuare a esportare. La crescita della propensione all'export dell'industria italiana, che sfiorerà il 56% nel 2030, comporterà un'espansione del saldo commerciale verso i 125 miliardi (21 in più rispetto al pre-Covid), nonostante un contesto di domanda mondiale più debole rispetto al passato e un incremento sostenuto delle importazioni, favorite dalla concorrenza di prezzo, soprattutto cinese. Per arginare la competizione globale - si spiega nel rapporto - sarà necessario spingere ulteriormente sulla leva degli investimenti volti a rafforzare i processi di digitalizzazione e di sostenibilità dell'offerta. Con investimenti resi possibili per le imprese da una struttura patrimoniale comunque rafforzata rispetto al

passato. Inoltre, l'autonomia energetica è ormai divenuta una priorità strategica, attraverso interventi volti all'efficientamento dei processi produttivi e allo sviluppo di soluzioni per l'autoproduzione e la gestione dell'energia. «Il momento è complicato e incerto - spiega il capo economista di Intesa Sanpaolo Gregorio De Felice - ma l'attuale crisi energetica presenta caratteristiche diverse rispetto al 2022: ci sono effetti rilevanti sui prezzi ma al momento senza profonde rotture delle catene globali del valore».

Allo scenario di base proposto dagli analisti si affianca però quello più cupo, con la chiusura prolungata dello stretto di Hormuz oltre la metà del 2026. In questa ipotesi il deterioramento della domanda mondiale e nazionale porterebbe il manifatturiero italiano a registrare una contrazione del fatturato a prezzi costanti nel biennio 2026-27 (-1,5% medio annuo). Tensioni che si tradurrebbero anche in una significativa penalizzazione dei margini unitari, stimati scendere al 7,4% nel 2027 rispetto al 9,7% dello scenario di base, visto in calo solo di mezzo punto rispetto allo scorso anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Anche nell'ipotesi più ottimista il rimbalzo è rinviato: export al palo e debolezza dei consumi frenano le imprese

Sistema nel complesso ancora solido, con alta patrimonializzazione e margini operativi in calo limitato

Spazio, Avio lancia satellite Smile con il razzo Vega C

Aerospazio

Dalla Guyana francese prima missione congiunta fra l'Europa e la Cina

Urso: «Il lancio di Smile è una svolta per la crescita dell'azienda italiana»

Emilio Cozzi

In Italia erano quasi le 6 del mattino di ieri quando Giulio Ranzo, amministratore delegato di Avio, ha guardato il Vega-C lasciare la rampa di Kourou con a bordo Smile. Dal debutto della linea Vega, nel 2012, sono quattordici anni condensati in 57 minuti, il tempo impiegato dal vettore per rilasciare Smile in un'orbita a 700 chilometri dalla Terra. «Rappresenta la piena maturità di chi fa il nostro mestiere», ha detto a lancio avvenuto Ranzo, fresco di rinomina. «Acquisire anche la gestione delle operazioni di lancio significa assumersi una responsabilità anche maggiore nel rispetto della sicurezza in volo spaziale, cosa complessa». Il lancio non ha solo inaugurato una missione scientifica di rilievo; è stato il primo in cui Avio ha operato l'intero servizio in autonomia, senza la mediazione di Arianespace. Una distinzione che può sembrare tecnica, ma non lo è: dal luglio 2025, per decisione del Consiglio ministe-

riale dell'Agenzia spaziale europea (l'Esa), Avio è diventata operatore commerciale diretto dei razzi Vega, separando un ruolo rimasto ad Arianespace per ragioni storiche più che logiche. Marco Biagioni, chief programmes officer, è diretto: «con Arianespace avremmo potuto avere un conflitto di interesse, visto che appartiene allo stesso gruppo che commercializzerà il futuro lanciatore di Maiaspace. Oggi abbiamo il destino nelle nostre mani».

Il destino, per ora, ha la forma di un mercato mai così competitivo: la scommessa di Avio è che Vega-C occupi una nicchia precisa — le orbite non convenzionali, che SpaceX e Ariane 6 non servono con la stessa flessibilità. Smile ne è l'esempio: immesso in un'orbita circolare, il satellite accenderà i propri motori per raggiungere una ellittica, con apogeo a 121 mila chilometri sopra il Polo Nord. «Un'orbita esotica», la chiama Biagioni. Quella che gli autobus dello

spazio non percorrono.

I numeri suggeriscono che la scommessa regga: tre lanci nel 2026, cinque nel 2027 e sei l'anno successivo corrispondono a un backlog complessivo — spazio e difesa — già oltre i 2 miliardi di euro. Gabriele Mazzoni, a capo programmi di produzione dei lanciatori, conferma che i contratti con clienti statunitensi sono realtà e che l'evoluzione Vega-C+ è attesa fra il 2029 e il 2030.

Sullo sfondo, la missione che ha inaugurato questa stagione. Smile — Solar wind Magnetosphere Ionosphere Link Explorer, frutto dell'Esa e dell'Accademia cinese delle scienze — è il primo satellite progettato per osservare la magnetosfera terrestre come sistema: la bolla di campo magnetico che ci protegge dal vento solare, mai fotografata per intero. Le aurore boreali monitorate per 45 ore consecutive, i dati che mancano per trasformare la scienza del meteo spaziale in allerta operativa concreta. «C'è una differenza enorme tra fare scienza e telefonare a qualcuno dicendogli di staccare la rete elettrica» ha detto Carole Munnell, direttrice scientifica dell'Esa. Smile servirà a fare quella telefonata con tempestività.

Per Avio, però, la missione è soprattutto l'inizio di un nuovo approccio: da sottosistemista, oggi l'azienda è un operatore commerciale autonomo. Un percorso che Ranzo misura in maturità, non in anniversari. Il Vega-C ha lasciato la rampa alle 05:52. «Tutto è andato bene».

6

Osserverà la Terra con la sua vista ai raggi X per fotografare le interazioni tra il vento solare e il campo magnetico

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Può indire l'elezione della Rsu anche la sigla non firmataria del Ccnl

Corte di cassazione

Se ha il 5% dei lavoratori e aderisce all'Accordo interconfederale del 1994

Giampiero Falasca

La legittimazione ad agire in base all'articolo 28 dello Statuto dei lavoratori non richiede necessariamente la firma del contratto collettivo applicato in azienda; inoltre, ai fini della presenza su base nazionale del sindacato è sufficiente una presenza effettiva e diffusa su ampia parte del territorio nazionale. In ogni caso, anche le organizzazioni sindacali non firmatarie del Ccnl possono indire elezioni Rsu se raccolgono il 5% delle firme dei lavoratori e aderiscono formalmente all'Accordo interconfederale del 27 luglio 1994. Questi i principi affermati dalla Corte di cassazione con l'ordinanza 14830/2026.

La vicenda nasce nel settore del turismo. Una società ha rifiutato di riconoscere il risultato delle elezioni Rsu promosse da un sindacato non confederale nel novembre 2014, negando anche i permessi sindacali agli eletti. Sia il Tribunale di Treviso sia la Corte d'appello di Venezia hanno qualificato il comportamento come antisindacale. La società ha proposto ricorso in Cassazione sostenendo, in sintesi, che tale sindacato non avesse titolo né per promuovere l'azione giudiziaria né per indire le elezioni Rsu, non essendo firmataria del relativo

contratto collettivo nazionale.

La Suprema corte respinge integralmente il ricorso. Il primo principio affermato riguarda la nozione di "nazionalità" del sindacato. Secondo la Cassazione, il requisito non richiede necessariamente la presenza in ogni singola area del Paese. È sufficiente lo svolgimento di una effettiva attività sindacale su ampia parte del territorio.

Nel caso concreto, la legittimazione sindacale è stata riconosciuta sulla base di diversi elementi: la presenza organizzativa in molte aree del territorio nazionale, l'adesione alla confederazione Cisl, la sottoscrizione di contratti collettivi nazionali in altri comparti, l'adesione all'accordo interconfederale del 1994 e l'effettiva attività svolta in azienda, dove il sindacato risultava particolarmente radicato tra i lavoratori. La Corte valorizza quindi una nozione sostanziale e non meramente formale della rappresentatività sindacale.

Particolarmente rilevante è anche il passaggio relativo alle elezioni Rsu. Secondo i giudici, il sistema distingue due categorie di soggetti legittimati: da un lato le organizzazioni firmatarie del protocollo del 1993, dell'accordo interconfederale e del contratto collettivo applicato; dall'altro le organizzazioni sindacali formalmente costituite che raccolgano almeno il 5% delle firme dei lavoratori aventi diritto al voto e accettino formalmente l'accordo interconfederale. In tale contesto, anche un sindacato non firmatario del Ccnl di settore può indire le elezioni Rsu se rispetta le condizioni previste dall'accordo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lavoro 24

Occupazione

Aerospazio, 20mila assunzioni al 2028

Pogliotti e Tucci — a pag. 33

Aerospazio, 20mila assunzioni entro il 2028 tra difesa e industria

Occupazione. Un report dell'Osservatorio Assolavoro Datalab stima 7mila nuovi addetti all'anno. Nel settore, che genera un fatturato aggregato di 15,6 miliardi, lavorano 53mila persone

Pagina a cura di
Giorgio Pogliotti
Claudio Tucci

Il sistema aerospaziale italiano conta in totale oltre 53mila addetti distribuiti in 371 imprese - ma concentrati in larga parte sui pochi grandi player che guidano l'ecosistema produttivo -, che generano un fatturato aggregato di circa 15,6 miliardi di euro. Si tratta di un comparto ad altissima intensità tecnologica e di capitale, nel quale il valore economico risulta fortemente concentrato nel nucleo industriale core.

Le previsioni occupazionali dipendono dalla crescita attesa del segmento New Space, dall'andamento del trasporto aereo (non incluso nell'analisi statistica) e soprattutto dalle spese per la difesa, evidenzia un report dell'Osservatorio Assolavoro Datalab, stimando che la domanda del settore tra il 2026 e il 2028 alimenterà un volume occupazionale pari ad oltre 20mila figure ad alta specializzazione, pari a circa 7mila nuovi addetti annui.

I 10 profili più cercati

L'Osservatorio dell'Associazione nazionale delle Agenzie per il lavoro ha stilato la classifica dei dieci profili più richiesti nel sistema Aerospazio in Italia dopo aver analizzato oltre 100mila annunci di lavoro sulle principali piattaforme (LinkedIn, Indeed e fonti terze qualificate). In tre ambiti si concentra maggiormente la domanda: aerospaziale, aeronautico e difesa. Nel campo dell'ingegneria strutturale e meccanica si ricercano FEM structural analysis engineer e analisti FEM e strutturali, che studia-

no la resistenza e il comportamento delle strutture utilizzando il Finite Element Method, ovvero un metodo di simulazione al computer. La richiesta oltre ai ruoli tecnici, riguarda anche le professioni a carattere gestionale e organizzativo. In ambito aerospaziale e difesa si trovano anche figure di coordinamento che gestiscono progetti complessi, pianificano attività e assicurano rispetto di tempi, costi, requisiti e standard di sicurezza come il project manager. Altre figure ricercate sono il senior sales & bid manager, un ruolo chiave per la partecipazione alle gare più importanti per programmi di difesa pluriennali o grandi commesse industriali, i project controller e i supplier quality engineer che assicurano la qualità dei fornitori e delle forniture, conoscendone processi e componenti. Nell'aeronautica un ruolo sempre maggiore verrà giocato da chi si occupa di certificazioni, in particolare i tecnici maintenance EASA licensed, che eseguono e certificano la manutenzione degli aeromobili, oltre agli ingegneri di software e sistemi digitali come gli embedded e firmware software engineer in ambito avionics.

Da considerare poi che le aree del settore Aerospazio non sono compartimenti stagni: spazio e difesa, ad esempio, condividono tecnologie duali come satelliti di osservazione, comunicazioni sicure e sistemi di navigazione. Molte aziende operano simultaneamente in entrambi i domini con gli stessi ingegneri su programmi diversi. Anche l'aeronautico

e la difesa si sovrappongono completamente per aerei per la difesa ed elicotteri poiché i motori equipaggiano sia aerei civili che militari, gli stessi dispositivi avionici possono essere adattati su piattaforme dell'uno e dell'altro comparto.

Il peso della fabbricazione

Il report contiene anche una fotografia del settore. In particolare, le attività di fabbricazione di aeromobili, veicoli spaziali e relativi equipaggiamenti rappresentano la componente largamente prevalente del sistema, assorbendo oltre 48mila addetti e producendo circa 14,8 miliardi di euro di ricavi, ovvero quasi la totalità del fatturato complessivo del comparto (94,5%). Le attività di riparazione e manutenzione di aeromobili e veicoli spaziali che impiegano circa 3.300 addetti distribuiti in 138 imprese, generano un fatturato di poco superiore ai 430 milioni di euro. La componente delle telecomunicazioni satellitari, infine, coinvolge 25 imprese e circa 1.500 addetti, con un fatturato di oltre 400 milioni di euro, configurandosi come segmento abi-



litante delle applicazioni spaziali e dei servizi basati su infrastrutture orbitali, con una rilevanza crescente nell'ambito della comunicazione.

Occupati nelle grandi imprese

Il tessuto produttivo è numericamente popolato da realtà piccole, ma occupazione e capacità produttiva sono fortemente concentrate nelle imprese più grandi. Il 62% delle unità locali delle imprese rientra nella classe delle microstrutture (fino a 9 addetti), a cui seguono le unità locali piccole (10-49 addetti) con il 19,1%, quelle medio-grandi (50-249) con l'11% e le grandi unità (250 addetti e oltre) con il 7,9%. Passando agli addetti impiegati il quadro si ribalta: nelle microimprese lavora solo l'1,6% degli occupati complessivi, mentre il 5,5% si concentra nelle piccole strutture. Le unità medio-grandi assorbono il 14,7% degli addetti, ma la quota decisiva è rappresentata dalle grandi imprese, che pur essendo meno di una su dieci impiegano il 78,2% della forza lavoro, segno di come l'occupazione si concentra nei grandi poli industriali.

Confronto con manifattura e tlc

Fabbricazione e riparazione/manutenzione rientrano nel macro-ambito manifatturiero, mentre le telecomunicazioni satellitari rientrano nei servizi di informazione e comunicazione. Per quanto riguarda l'area industriale, la prima differenza riguarda la distribuzione degli occupati per classe dimensionale. Nel sistema aerospazio la quota di addetti impiegati

in microimprese è molto piccola, e nei segmenti della fabbricazione e riparazione si conferma all'1,6%, contro il 22,1% del manifatturiero nel suo complesso. Come già detto, rispetto al macro-ambito di appartenenza, l'occupazione aerospaziale è fortemente concentrata in imprese di medio-grande dimensione. La presenza femminile, già contenuta nel manifatturiero, è ancora più marginale nell'aerospazio (27,8% contro 15,8%), mentre la quota di giovani fino a 29 anni è pari all'8,9%, inferiore al 12% registrato nel macro-settore. Nell'aerospazio c'è una maggiore incidenza di impiegati (50,1% contro 27,2% del manifatturiero) e quadri (10,7% contro 2,8%), a fronte di una quota di operai molto più bassa della manifattura (35,1% contro 65,6%). È elevata la stabilità contrattuale con il 98,2% dei dipendenti a tempo indeterminato (92,4% nel manifatturiero), mentre il part-time resta residuale (3,1%). Passando alle telecomunicazioni satellitari, dal confronto con il totale dei servizi di informazione e comunicazione emerge una prevalenza di impiegati (84,6% nelle telecomunicazioni satellitari contro il 77,8% dei servizi di informazione e comunicazione), dirigenti leggermente più presenti rispetto al macro-ambito, la stabilità contrattuale è perfettamente allineata (93,2% di tempo indeterminato contro 93,8%). Le differenze più marcate riguardano la quota di occupati in microimprese che è estremamente contenuta nel segmento aereo-

spaziale (3,5%) rispetto al 31% osservato nel macro-settore. Il part-time è meno diffuso nelle telecomunicazioni satellitari (6,2%) rispetto al totale dei servizi di informazione e comunicazione (18,2%), segnale di una maggiore stabilità e continuità dell'impiego. I giovani fino a 29 anni sono meno presenti nel comparto aerospaziale (5,5% contro 11,6%), mentre la quota di lavoratori over 50 è più elevata (40,7% contro 29,4% dell'informazione e comunicazione).

«In un mondo che cambia con una velocità mai registrata prima, le figure professionali e le competenze richieste hanno la necessità di aggiornamenti continui - spiega il presidente di Assolavoro, Francesco Baroni -. Per questa ragione con il nostro Osservatorio Datalab analizziamo il mondo del lavoro e i singoli settori, così da fornire uno scenario preciso sulle esigenze emergenti. Questo ci consente di aiutare i nostri clienti nell'affrontare con grande prontezza i cambiamenti del mercato e, più in particolare, i bisogni puntuali dei vari settori industriali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Tra i profili più ricercati ingegneri strutturali e meccanici, ma anche tecnici per partecipare alle gare e certificatori

Occupati concentrati nelle grandi imprese e nella fabbricazione di veicoli. Il 98,2% è a tempo indeterminato



Automotive

Stellantis, progetto per produrre E-car nella fabbrica di Pomigliano

Dialogo con i sindacati
sui piani di rilancio
del gruppo in Italia

L'uscita delle prime
auto elettriche dalle linee
di produzione sarà nel 2028

Filomena Greco

TORINO

Una call con i sindacati italiani al mattino presto, organizzata a poche ore dalla presentazione del nuovo piano industriale di Stellantis, per anticipare uno dei progetti per il rilancio della produzione del gruppo in Italia. Al centro del piano c'è il progetto E-Car per la produzione a Pomigliano, a partire dal 2028, di vetture elettriche di piccole dimensioni, compatte e accessibili. Per il ceo Antonio Filosa, si tratta «di un concetto profondamente radicato nel Dna europeo di Stellantis, in continuità con la tradizione di successo delle vetture compatte». I clienti, aggiunge Filosa, «chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche».

L'uscita delle prime E-Car dalle linee di produzione è prevista nel 2028 e, come comunicato ai sindacati dal numero uno del gruppo in Europa, Emanuele Cappelletti, la produzione riguarderà diversi modelli e brand della casa automobilistica, con un posizionamento di mercato sotto i

15mila euro. Nella nota diffusa da Stellantis, il gruppo parla di «volumi significativi» e precisa che i modelli E-Car «saranno dotati di tecnologie Bev di alto livello, sviluppate in collaborazione con partner selezionati per garantire maggiore accessibilità economica e accelerarne il time-to-market». Possibile dunque che Leap-

motor e Dongfeng, le case cinesi con le quali Stellantis ha costruito partnership in questi ultimi mesi, abbiano un ruolo in questo nuovo capitolo industriale. Secondo Bloomberg, sarebbe Leapmotor il partner per lo sviluppo delle E-car Made in Italy.

Stellantis ha già annunciato l'accordo per la produzione in Spagna di un SUV compatto del produttore cinese e lo sviluppo congiunto di un modello Opel con Leapmotor, società di cui il gruppo guidato da Filosa detiene una quota del 21%, oltre a controllare la newco che distribuisce le vetture Leapmotor in Europa. Altre indiscrezioni indicano in Dongfeng un potenziale partner per il rilancio di Cassino, stabilimento in forte difficoltà per i volumi produttivi bassi. Con la casa produttrice cinese Stellantis ha da pochi giorni concluso un accordo per produrre in Cina, dal 2027, due modelli a marchio Jeep e Peugeot per i mercati globali.

«Ci aspettiamo che l'azienda rafforzi questa direzione – è il commento che arriva dal Mimit – consolidando questa svolta con scelte industriali e partnership internazionali capaci di rilanciare la filiera italiana e sostenere la ripresa della produzione nazionale in tutti gli stabilimenti».

Il comparto delle E-car è una delle carte su cui l'Europa sta puntando per fare sostanzialmente due cose: sostenere l'industria automotive domestica e affrontare la competizione con i marchi cinesi. Che però stanno crescendo in fretta sul mercato, ponendo un tema di tempestività della risposta europea.

Per i sindacati – Fim, Fiom e Uilm, con Fismic, Ugl e Quadri – il progetto a regime «dovrebbe consentirci di arrivare finalmente alla piena occupazione di tutto il personale, che resta il nostro obiettivo fondamentale». Ma i tempi, evidenziano, restano lunghi e servirà un monitoraggio attento delle ricadute occupazionali e dell'impatto sulla componentistica. La notizia lascia sul tavolo un problema che i sindacati si affrettano a evidenziare: il nodo del piano di rilancio per lo stabilimento di Cassino, dove si aspetta l'ok del ministero del Lavoro ad un altro anno di contratti di solidarietà. Un piano per la fabbrica laziale ancora non c'è, ma è su questo che si aspettano risposte nel piano industriale che Filosa presenterà domani.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lavoro, riecco la porcata: vinci la causa? No arretrati

EMENDAMENTO FI-LEGA

» Roberto Rotunno

Il centrodestra ci riprova per la quarta volta: pure nel decreto Primo Maggio è stato presentato un emendamento per dare uno scudo alle imprese che sottopagano i dipendenti. La norma proposta farebbe scattare l'adeguamento degli stipendi solo dopo l'avvio della causa, senza arretrati.

La firma è di Forza Italia e Lega ed è un tentativo di riscrittura della norma già inserita in tre precedenti decreti e disegni di legge nell'ultimo anno. Gli ultimi due tentativi erano stati bloccati dal Quirinale per il rischio di incostituzionalità e per l'incoerenza della materia. Ora arriva con una nuova formulazione. Il succo è questo: immaginiamo un'impresa che, pur applicando il corretto contratto collettivo, paghi salari sotto soglia di povertà; in questo caso la "rideterminazione giudiziale della retribuzione" scatterebbe solo dopo la presentazione del ricorso del lavoratore. L'emendamento, questa

volta, fissa anche un'altra condizione per beneficiare del salvacondotto: il contratto applicato deve avere "meccanismi di tutela del potere d'acquisto". Si tratta di quegli strumenti che periodicamente prevedono un adeguamento all'inflazione. Naturalmente non è sufficiente a evitare che gli stipendi vadano sotto la soglia di povertà e quindi siano dichiarati contrari all'articolo 36 della Costituzione. Se parte con salari minimi molto bassi, il recupero dell'inflazione non li rende dignitosi e adeguati.

Bisogna ricordare che negli ultimi tre anni diverse inchieste, quasi tutte a Milano, hanno portato a commissariare imprese per via delle retribuzioni sotto la soglia di povertà. Nel 2023 il pm Paolo Storari ha disposto il controllo giudiziario di alcune imprese di vigilanza, perché il loro contratto - firmato dai maggiori sindacati - prevedeva paghe minime sotto i 5 euro. Negli ultimi

mesi, lo stesso Storari ha preso analoghi provvedimenti contro Glovo e Deliveroo.

L'attivismo del centrodestra per salvare le imprese dal rischio di pronunce giudiziarie sgradite, che costringano ad alzare i salari e versare gli arretrati, è iniziato a luglio 2025, con l'emendamento Pogliese al decreto Ilva. Poi è stato ripresentato nella legge di Bilancio a dicembre e nel decreto Pnrr a gennaio. Per evitare un nuovo stop del Colle, la norma è stata scritta in modo un po' diverso, ma cambia poco nella sostanza e nell'obiettivo: aiutare le imprese che sottopagano i dipendenti a evitare grossi guai. I deputati M5S Davide Aiello e Riccardo Tucci parlano di "misura che assesta un colpo ferale ai diritti dei lavoratori sottopagati".

LO
IMP
AL

ORMAI è una fissazione. La modifica di Forza Italia e Lega al dl Lavoro, di cui leggete in pagina, è la riproposizione dell'"emendamento Pogliese", dal nome del senatore Fdi che l'ha presentato più volte, senza successo, perfino in manovra: impediva ai lavoratori sottopagati di ottenere gli arretrati anche nel caso in cui un giudice riconosca le ragioni del lavoratore



LO SCUDO ALLE IMPRESE: SIAMO AL 4° TENTATIVO

ORMAI è una fissazione. La modifica di Forza Italia e Lega al dl Lavoro, di cui leggete in pagina, è la riproposizione dell'"emendamento Pogliese", dal nome del senatore Fdi che l'ha presentato più volte, senza successo, perfino in manovra: impediva ai lavoratori sottopagati di ottenere gli arretrati anche nel caso in cui un giudice riconosca le ragioni del lavoratore



A POMIGLIANO D'ARCO

Stellantis "ricicla"
un'e-car nel '28:
non serve all'Italia

di TUNDO
A PAG. 13



PROMESSE POCHE CERTEZZE (POMIGLIANO E PREZZO LOW COST) PER UN PIANO CHE SOSTITUISCE QUELLO DEL '24

Stellantis ora si rivende una e-car per il 2028 Ma all'Italia non basta

AUTOMOTIVE

» **Andrea Tundo**

uovi veicoli elettrici di piccole dimensioni, dal prezzo accessibile, "ad alto potenziale" di volumi e quindi in grado di garantire i livelli occupazionali. È questa la promessa di Stellantis per l'Italia in vista della presentazione del piano industriale prevista domani. Un annuncio concreto quanto nebuloso, accolto con grande cautela dai sindacati.

I primi modelli, infatti, vedranno la luce solo nel 2028 e il gruppo franco-italiano non ha neanche specificato

chi fornirà la tecnologia elettrica per le nuove auto, limitandosi ad assicurare componenti di "livello mondiale" sviluppati "in collaborazione con partner selezionati".

LE UNICHE CERTEZZE? La fabbrica e il target di prezzo: vedranno la luce a Pomigliano d'Arco, dove verrà annullato il progetto di altre due *city car* previsto nel Piano Italia del 2024, e costeranno circa 15 mila euro, inserendosi in un segmento abbandonato negli ultimi anni e allo stesso tempo caldeggiato dalla Commissione europea in risposta all'invasione cinese del mercato Ue. A conti fatti, l'ad Antonio Filosa ha cancellato un altro pezzo del Piano Dare Forward 2030,

delineato dal suo predecessore Carlos Tavares: le elettriche *low cost* non andranno ad aggiungersi ai due model-

li compatti comunicati due anni fa, ma li sostituiranno nella certezza, apprende *Il Fatto* da fonti aziendali, che avranno un maggiore impatto sul mercato.

Il segnale non basta a far dormire sonni tranquilli ai sindacati, scottati dalle tante rassicurazioni fornite con il Piano Italia e già smentite dai fatti. Alla luce dello scenario negli stabilimenti italiani non sarà sufficiente il progetto e-car a salvare l'occupazione e, probabilmente, nemmeno a saturare



l'impianto. La fabbrica di Pomigliano si regge sulla Panda, un modello che però mantiene il suo *appeal*, ma comunque minacciato sul mercato da due *competitor* interni, la Grande Panda prodotta in Serbia e la T03 del partner cinese Leapmotor. Nel primo trimestre 2026, il sito ha prodotto 39.570 unità: quasi 35 mila Panda e 4.670 Alfa Romeo Tonale, mentre è ferma da un anno la linea del Dodge Hornet, soppresso a causa dei dazi Usa. I volumi sono aumentati del 6,7% rispetto a gennaio-marzo del-

lo scorso anno, ma sono ancora lontani dai numeri dello stesso periodo del biennio 2023-24, quando se ne assemblarono 46.700 e 58.830. Insomma, bisognerà resistere per 18 mesi sperando che non ci siano nuove uscite incentivate, dopo le 450 degli ultimi due anni

Domani Filosa svelerà se l'anticipazione su Pomigliano era anche la migliore carta giocata sull'Italia o se ha in serbo ulteriori novità. Ai sindacati sono stati già negati annunci su Cassino, la fabbrica più sofferente. Hanno chiesto informazioni diversi costruttori cinesi, a iniziare da BYD che

lunedì avrebbe visitato lo stabilimento secondo quanto riferito dal sindaco di Piedimonte San Germano, ma il gruppo cinese ieri sera ha smentito l'incontro.

Pur accogliendo con favore la scelta sul sito campano Fim, **Fiom**, Uilm, Fismic, Ugl e Aqcfr hanno rimarcato come restino "molteplici incognite" e "tempi di realizzazione lunghi" con riflessi sulla tenuta delle aziende dell'indotto, in crisi da tempo.

RIMANGONO inoltre da capire le missioni sugli altri impianti, a iniziare da Mirafiori. L'i-

bridazione della 500 partita a novembre non ha risolto i problemi della storica fabbrica torinese. Il gruppo aveva stimato una produzione di 100 mila auto da quest'anno, ma il primo trimestre è stato ben al di sotto delle aspettative: 14.040 unità. Con questi ritmi, a dicembre si arriverà a stento al 50% delle attese. Numeri che il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, continua a ignorare. Ieri è tornato a ribadire che, a suo avviso, i dati di inizio 2026 "riaffermano la centralità del Paese" nei progetti di Stellantis.

CASSINO

AI SINDACATI SONO STATI NEGATI NUOVI ANNUNCI

Il progetto

L'ad Antonio Filosa ha cancellato un altro pezzo del piano di Carlos Tavares ANSA

LE MISSIONI NEGLI ALTRI IMPIANTI

14.040

LA PRODUZIONE

della 500 a Mirafiori nel primo trimestre. Un risultato ben al di sotto delle aspettative che per la fabbrica torinese erano 100 mila auto da quest'anno. Con questi ritmi, a dicembre si arriverà a stento al 50% delle attese



Stellantis lancia l'e-car andrà in produzione a Pomigliano dal 2028

dal nostro inviato

DIEGO LONGHIN

DETROIT

Le tessere del puzzle sono sul tavolo. E l'ultima porta il nome dello stabilimento di Pomigliano d'Arco, dove Stellantis ha deciso di produrre dal 2028 una e-car. Nella fabbrica che fu la casa dell'Alfa Sud e da dove oggi escono la Pandina ibrida, che vivrà almeno fino al 2030, e l'Alfa Romeo Tonale, si costruiranno piccole auto elettriche utilitarie a un prezzo intorno ai 15 mila euro. Sulla carta, una garanzia di volumi e sviluppo per il polo campano che occupa più di 2 mila persone. Un progetto industriale che anticipa la volontà dell'Europa di costruire e-car made in Ue, tanto che il piano ha già ricevuto un parere favorevole da Bruxelles.

L'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, ha svelato la novità a due giorni dall'Investor Day ad Auburn Hills, hinterland di Detroit. Domani dagli Usa racconterà al mercato qual è il suo piano industriale e come si incastrano le tessere già messe sul tavolo. Un puzzle che probabilmente non sarà completo. C'è l'alleanza con Leapmotor, che sta dando frutti. Ha appena prodotto nuovi accordi per utilizzare le fabbriche spagnole di Saragozza, dove sarà prodotta anche una Opel con componentistica Leap, oltre ai modelli del costruttore del Dragone, e un'intesa per l'uso

esclusivo da parte della joint venture con la casa di Hangzhou della fabbrica di Madrid. Poi c'è il rilancio dell'intesa con Dongfeng, che produrrà a Wuhan modelli Peugeot e Jeep per la Cina e l'export. Partnership che dovrebbe avere ulteriori sviluppi. C'è chi ipotizza un impegno nel sito di Cassino, lo stabilimento più in difficoltà a livello italiano, dove da inizio anno gli operai sono entrati al lavoro per meno di 20 giorni. Questo è un pezzo del puzzle che rimarrà ancora coperto. Ieri era stata avvistata una delegazione cinese nello stabilimento laziale. Gruppo che sembrava appartenere a un altro colosso come Byd. Visita però smentita dallo stesso produttore di Shenzhen, che è in cerca di fabbriche nel Vecchio continente. È da capire quale sarà il partner di Stellantis per Pomigliano. Cinese o europeo? Oppure un'altra casa asiatica, trattandosi di e-car? Domani, forse, il responso. Per ora l'ad Filosa sottolinea l'importanza dell'operazione: «L'e-car rappresenta un concetto profondamente radicato nel Dna europeo di Stellantis, in continuità con la tradizione di successo delle vetture compatte. I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili e ecologiche. Stellantis risponde a questa richiesta con modelli entusiasmanti per diversi brand». L'auto sarà «europea, darà emozione, sarà elettrica e ecosostenibile, recuperando la tradizione della mobilità per tutti». L'obiettivo è fare vo-

lumi significativi, «integrando design all'avanguardia e tecnologie di livello mondiale sviluppate con partner selezionati - dice il gruppo italo-francese - per ottimizzare i costi e i tempi di uscita sul mercato».

Soddisfatti i sindacati che domani incontreranno l'azienda per conoscere il piano, che non avrà solo una valenza finanziaria, ma industriale, tra il futuro dei marchi, facendo ordine tra i 14 brand, i nuovi modelli e il destino delle fabbriche. E poi c'è il capitolo alleanze. «Le produzioni aggiuntive a Pomigliano ci permetteranno di raggiungere la piena occupazione, ma i tempi sono lunghi e le incognite molteplici. Per questo chiediamo un confronto serrato e continuo su tutte le fabbriche», dicono Fim, **Fiom**, Uilm, Fismic, Ugl e Aqcf. Positiva la reazione del governo. Il ministro Adolfo Urso sottolinea che l'annuncio della e-car a Pomigliano «è un segnale per lo stabilimento e il comparto, una scelta giusta che rafforza il Piano Italia».

L'ad Filosa domani presenta il piano industriale a Detroit. E Byd smentisce la visita a Cassino

IL MANAGER

Antonio Filosa
Amministratore
delegato
del gruppo
Stellantis
dall'estate 2025



GLI STABILIMENTI IN ITALIA



1 Verrone
(Biella)

2 Mirafiori
(Torino)

3 Carmagnola
(Torino)

4 Modena

5 Cassino
(Frosinone)

6 Atessa
(Chieti)

7 Termoli
(Campobasso)

**8 Pomigliano
D'Arco**
(Napoli)

9 Pratola Serra
(Avellino)

10 Melfi
(Potenza)



IL PROVVEDIMENTO

Rispunta lo scudo per gli imprenditori niente arretrati per i lavoratori sottopagati

di VALENTINA CONTE

ROMA

Alla fine rispunta lo scudo legale per le imprese. Lo aveva chiesto Confindustria in audizione. Ora arriva sotto forma di emendamenti al decreto Primo maggio depositati in commissione Lavoro alla Camera da Lega, Forza Italia e Fratelli d'Italia. La norma prevede che, se l'azienda applica il trattamento economico complessivo dei contratti leader - un salario "giusto" che però non è anche "sufficiente" in base all'articolo 36 della Costituzione - l'eventuale rideterminazione da parte del giudice della paga deve valere solo dal ricorso in avanti. Niente arretrati pieni, dunque, per i lavoratori sottopagati che fanno causa.

La Lega ci mette la firma politica di Claudio Durigon. Due emendamenti riprendono le anticipazioni fatte dal sottosegretario a Repubblica. Il primo rimette nel decreto la re-

troattività degli aumenti contrattuali: i rinnovi decorrono dalla scadenza del vecchio contratto, salvo diversa scelta delle parti. E, se il contratto resta fermo, l'anticipo automatico, una sorta di vacanza contrattuale, sale dal 30 al 50% dell'inflazione misurata dall'Ipca. Il secondo interviene sull'articolo 8 di Sacconi: la contrattazione di prossimità resta, ma le intese peggiorative nelle imprese fino a 15 dipendenti dovranno passare dall'Ispettorato.

Sempre la Lega chiede una legge entro sei mesi per misurare la rappresentanza sindacale e datoriale, ferma i bonus per chi applica contratti scaduti da oltre 36 mesi e, dopo sei anni, prevede la cancellazione del contratto dall'archivio Cnel. Sopprime anche il comma 5 dell'articolo 7: non basterà pagare al singolo il Tec per accedere ai bonus. E proroga fino al 2029 l'isopensione.

Forza Italia riapre invece la partita dell'equivalenza. E costruisce una corsia anche per i contratti firmati da organizzazioni e sindacati minori, se asseverati come equivalenti sul piano economico e norma-

tivo, con elenco al ministero del Lavoro e al Cnel e certificazione volontaria. Lega e Fdi provano poi a riempire il salario "giusto" misurato dal Tec: dentro paga tabellare, scatti, quota Tfr, mensilità aggiuntive, indennità fisse, welfare e prestazioni valutabili economicamente. Fdi spinge fino a includere sanità integrativa, previdenza complementare e bilateralità. Sulle piattaforme la stretta si allenta: FI esclude taxi e Ncc, Fdi i professionisti ordinistici, per evitare che il solo uso di app faccia scattare la subordinazione. Sui fondi pensione Marta Schifone, capogruppo Fdi in commissione Lavoro, apre al trasferimento al secondo pilastro del Tfr finito al Fondo tesoreria. FI corregge la portabilità dei fondi negoziali. La Lega interviene sulla governance della Covip e gli investimenti alternativi dei fondi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I tre partiti di
maggioranza ci riprovano
con emendamenti al
decreto Primo maggio



L'ad Filosa: "I clienti chiedono auto piccole, ecologiche e accessibili". Domani il piano a Detroit

Stellantis lancia il progetto e-car "La produzione a Pomigliano dal 2028"

CLAUDIA LUISE

INVIATA A DETROIT (USA)

Una nuova produzione a Pomigliano, legata alla scelta di realizzare auto più piccole ed economicamente accessibili. Stellantis lancia il progetto e-car e lo fa alla vigilia della presentazione del piano industriale dell'ad, Antonio Filosa. L'uscita delle prime macchine elettriche di dimensioni ridotte sarà nel 2028 e la previsione è di raggiungere volumi "significativi" per vetture che avranno un prezzo vicino ai 15 mila euro.

«La "E" di e-car sta per europea, emozione, elettrica ed ecosostenibile» spiega il gruppo automobilistico. Questo segmento, destinato a essere prodotto in Europa per il mercato interno, è stato riconosciuto dalla Commissione europea per la sua capacità di sostenere l'occupazione nel settore del design e della produzione. Inoltre svolge un ruolo chiave nel favorire una più ampia diffusione dei veicoli 100% elettrici, supportando una mobilità urbana. Le nuove auto sono il frutto di un anno di battaglia portata avanti dai costruttori con l'Acea per spingere l'Ue a prevedere una nuova categoria di auto di piccole dimensioni con regole specifiche e meno onerose per le case produttrici. Proprio i vincoli imposti dal Green Deal, avevano portato

i brand a ridurre drasticamente i modelli nel segmento delle vetture di piccole dimensioni a prezzi accessibili in Europa negli ultimi anni. Perdendo anche fette di mercato, con le famiglie spesso impossibilitate a sostituire le vecchie auto per una questione di costi. Quello delle e-car «rappresenta un concetto profondamente radicato nel Dna europeo di Stellantis, in continuità con la tradizione di successo delle vetture compatte. I clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche. Stellantis risponde a questa richiesta con modelli entusiasmanti per diversi brand» commenta Filosa. La vettura rispetterà il requisito del 70% di componentistica made in Europe previsto dall'attuale normativa europea.

Nel solco della tradizione, anche la scelta di partire con la produzione da Pomigliano, dove già vengono fabbricate auto popolari come la Fiat Pandina ibrida. «È un segnale positivo per lo stabilimento campano e per il futuro dell'automotive italiano. Auspichiamo che nei prossimi giorni il piano industriale venga ulteriormente arricchito da nuovi annunci, all'altezza delle aspettative

di un progetto ambizioso e coraggioso» evidenzia il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso.

Per i sindacati è una notizia positiva ma l'attenzione deve restare alta. «A regime questa scelta dovrebbe consentirci di arrivare finalmente alla piena

occupazione di tutto il personale a Pomigliano, che resta il nostro obiettivo fondamentale, ma abbiamo l'esigenza di monitorare l'attuazione del piano tanto più che i tempi di realizzazione sono purtroppo lunghi» commentano Fim, Fiom, Uilm, Fismic Uglm e Aqcfr che parlano di «una modifica parziale del precedente piano con un tentativo da parte di Stellantis di penetrare il segmento più economico, che finora è rimasto scoperto». I sindacati suggeriscono anche che la produzione potrebbe essere realizzata «in collaborazione con altri costruttori extra-europei».

Per Pomigliano la prospettiva è di ricevere investimenti di lungo periodo e puntare contestualmente sia sull'ibrido sia sull'elettrico. «Resta il fatto che le incognite sono molteplici, soprattutto rispetto alle ricadute sull'indotto» aggiungono unitariamente le sigle sindacali. Al momento, invece, non sono attese indicazioni operative su Cassino: «La direzione di Stellantis ha

comunicato che non sono ancora pronti a esporci un piano operativo, ma chiediamo un impegno molto forte poiché non accetteremo la dismissione di nessun sito italiano» dicono i sindacati.

Ma questo è solo un tassello della rivoluzione delle strategie di Stellantis targata Filosa. L'ad ha scelto Detroit, cuore storico dell'auto americana, per svelare domani, all'Investor Day la svolta che segnerà una netta discontinuità rispetto al passato. Non solo un nuovo piano industriale, ma una revisione profonda delle scelte compiute negli ultimi anni: dagli investimenti all'elettrico, fino alle alleanze con i costruttori cinesi e alla gestione degli stabilimenti europei. Anche il brand delle e-car sarà svelato a Detroit. —

Il ministro Urso
"È un segnale positivo
per lo stabilimento
campano"

70%

La percentuale di
componenti Made in
Europe previsti dall'Ue
che Stellantis rispetterà

Alla guida

Antonio Filosa, amministratore delegato di Stellantis presenterà domani a Detroit il nuovo e atteso piano industriale del gruppo automobilistico con nuovi modelli



Stellantis, piano Pomigliano «Un'auto elettrica dal 2028»

Urso: strada giusta. Filosa a Detroit. I sindacati: bene, ma le altre fabbriche?

di **Marco Sabella**

L'Italia torna a produrre auto di piccola cilindrata e costo accessibile sviluppando nuovi modelli di E-Car. Questo il messaggio che il gruppo Stellantis ha diffuso a meno di due giorni dalla presentazione del piano industriale a Detroit da parte del ceo Antonio Filosa. L'idea di base è di riportare sul mercato europeo vetture che costino meno di 15.000 euro. Al centro di questo nuovo indirizzo delle strategie aziendali di Stellantis sarà lo stabilimento di Pomigliano d'Arco, individuato come sito ideale per produrre le nuove auto elettriche compatte e low cost. Lo stabilimento campano sarà infatti la sede di un «innovativo progetto» di e-car, compatta ed economicamente accessibile, un segmento «ad alto potenziale» e che avrà come mercato di riferimento l'Europa, sostiene l'azienda.

Questo segmento è stato riconosciuto dalla Commissione Europea per la sua capacità di sostenere l'occupazione nel settore del design e della produzione e svolge un ruolo chiave nel favorire una più ampia diffusione dei veicoli 100% elettrici, supportando la mobilità urbana e orientata all'uso quotidiano. Nelle intenzioni dell'azienda questa è la «risposta alla contrazione senza precedenti del segmento delle vetture di piccole dimen-

sioni a prezzi accessibili in Europa negli ultimi anni».

L'ad Filosa ha spiegato come «i clienti chiedono il ritorno di auto di piccole dimensioni dal design distintivo, prodotte con orgoglio in Europa, accessibili ed ecologiche». I modelli — annuncia la casa automobilistica — «saranno dotati di tecnologie BEV», cioè elettriche, di «livello mondiale, sviluppate in collaborazione con partner selezionati». Quale sarà il partner che supporterà tecnologicamente la missione produttiva non viene quindi ancora specificato ma occorre tenere presenti i precedenti degli accordi di produzione a Pomigliano e non solo tra Stellantis e il gruppo cinese Dongfeng.

I sindacati chiedono tempi certi e investimenti chiari. «Stamattina Stellantis ci ha comunicato un'anteprima del piano industriale, che prevede per lo stabilimento di Pomigliano a partire dal 2028, in aggiunta alla attuale Fiat Pandina ibrida, l'allocatione di una piattaforma di e-car — dicono Fim, Fiom, Uilm con Fismic, Ugl e Quadri —. A regime il progetto dovrebbe consentirci di arrivare alla piena occupazione di tutto il personale, ma abbiamo l'esigenza di monitorare attentamente la attuazione del piano».

Per i sindacati «Pomigliano dovrebbe così ricevere investi-

menti di lungo periodo e dovrebbe puntare contestualmente sia sull'ibrido sia sull'elettrico». Resta il fatto che i tempi sono ancora lunghi e le incognite molteplici, soprattutto rispetto alle ricadute sull'indotto, che ha forte necessità di nuovi carichi di lavoro e prospettive certe. I sindacati fanno sapere che il 21 maggio «ci vedremo con Stellantis in concomitanza con la conferenza stampa di Filosa con la comunità finanziaria. La direzione di Stellantis ci ha già detto che sullo stabilimento di Cassino non sono ancora pronti a esporci un piano operativo». Le associazioni chiedono un impegno forte e si dicono indisponibili ad accettare la dismissione qualsiasi sito italiano.

Per il ministro delle Imprese e del Made in Italy Adolfo Urso, l'annuncio «è un segnale positivo per lo stabilimento campano e per il futuro dell'automotive italiana, una scelta giusta che rafforza il Piano Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

15

mila euro

è il costo massimo che dovrebbero avere le nuove E-Car, 100% elettriche, destinate alla mobilità sostenibile

Il progetto



● Il gruppo automobilistico franco-italiano Stellantis, guidato dall'ad Antonio Filosa (foto) ha presentato l'anticipazione per quanto riguarda l'Italia del piano industriale che verrà illustrato domani a Chicago

● Al centro della strategia del gruppo il rilancio dello stabilimento di Pomigliano, in Campania, dove verranno prodotti nuovi modelli di E-Car al 100% elettrici, di piccola cilindrata e low cost



Italia, corsa dell'export La spinta dei farmaci e della tecnologia

Crescita del 7,4%. Zoppas: i risvolti del boom delle vendite in Cina

di **Claudia Voltattorni**

ROMA Il dato che più colpisce è quel +84,6% verso la Svizzera. E sono i metalli di base e i prodotti in metallo a spingere le esportazioni dall'Italia verso il Paese oltralpe. Una crescita a doppia cifra che in 12 mesi segna il maggior contributo all'aumento dell'export italiano registrato dall'Istat nel mese di marzo 2026, appena dopo l'attacco all'Iran da parte degli Stati Uniti il 28 febbraio. L'esportazione di metalli — tra cui l'oro — in Svizzera, in marzo ha contribuito in misura pari a 3,1 punti percentuali al +7,4% totale (in valore) su base annua registrato dall'export italiano in marzo. Ma a crescere a doppia cifra sono le vendite anche verso la Cina con +23,9% rispetto al marzo 2025 e +11,4% nel primo trimestre 2026, rispetto ad un anno fa: tra i prodotti più esportati i farmaceutici. L'export italiano nell'Europa dei 27 è «più sostenuto» e registra un +9,6%, mentre per l'extra Ue il

dato si ferma a +5,1%.

Bene l'export verso Spagna (+12,6%), Francia (+9,2%) e Germania (+8%). Più 5,6% anche verso la Polonia, uno dei mercati più attivi, grazie all'esportazione di prodotti farmaceutici, metalli, Ict e autoveicoli. E anche gli Stati Uniti, nonostante i dazi, restano un mercato positivo: la crescita annuale delle vendite segna +1,6% in marzo e +1,3% nel primo trimestre 2026. La bilancia commerciale chiude quindi con un avanzo di 4,7 miliardi di euro, su base annua. Come nel 2025.

Ma da segnalare è il balzo del primo trimestre 2026: il surplus accumulato è di 10,8 miliardi, nello stesso periodo del 2025 era stato di 8,9 miliardi, segno che, nonostante la difficile congiuntura economica e geopolitica, il Made in Italy continua a piacere. E questo nonostante l'export nei Paesi Opec abbia registrato un deciso -42,9%, e -12,4% nel Mercosur. Oltre ai metalli (+38,6%) l'Italia ha esportato bene coke e prodotti petroliferi raffinati (+55%), autoveicoli (+15,8%), computer e apparecchi elettronici (+17,5%),

prodotti farmaceutici, chimici e botanici (+4,6%).

«Sono dati sorprendenti, ma fino ad un certo punto», dice il presidente dell'Ice (l'Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane), Matteo Zoppas, che vede «una situazione simile al periodo alla fine del Covid e allo scoppio del conflitto Russia-Ucraina: le aziende hanno sofferto molto ma c'è stata una crescita del 30% del Made in Italy». Sottolinea l'exploit dell'export verso la Cina, «dati molto positivi» ma avverte: «La Cina mostra anche una crescita interna che ci sta preoccupando, stanno facendo passi enormi soprattutto nel know how caratteristico del Made in Italy come design e creatività tipiche della moda o dell'automotive, ma non solo, e questo alla lunga può impensierire le nostre aziende». Sottolinea «la grande soddisfazione per il successo della farmaceutica» e non nasconde le difficoltà delle aziende, tra costi di produzione cresciuti e mercati quasi chiusi, come il Medio Oriente. Zoppas però invita all'ottimismo:

«Il sistema Paese sta funzionando, la tensione verso l'esterno da parte del governo sta dando un grande aiuto, c'è un dinamismo molto forte, l'importante è continuare a lavorare tutti insieme con lo stesso obiettivo: far crescere l'economia del Paese».

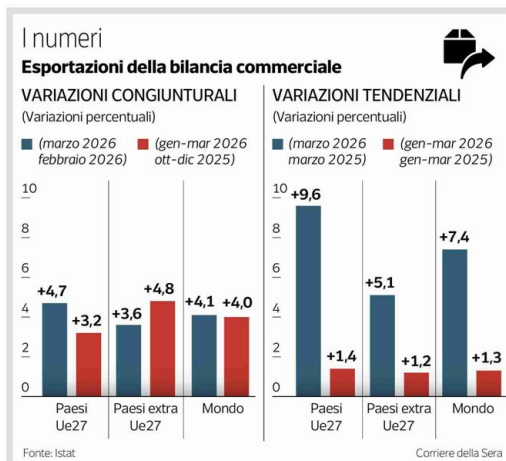
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I numeri

● A marzo 2026 l'export italiano verso la Svizzera cresce del +84,6%, trainato soprattutto da metalli di base e prodotti in metallo (incluso l'oro), diventando il principale contributo alla crescita totale

● Forte aumento anche verso la Cina e verso l'Ue con farmaceutica tra i settori più dinamici

● Surplus a 4,7 miliardi mensili e 10,8 miliardi nel primo trimestre 2026 Crescono auto, farmaceutica e raffinati



Acciaio, scattano i dazi dell'Europa

Il piano d'azione per difendere l'agricoltura dopo il maxi rincaro dei fertilizzanti

I punti

● Il Parlamento europeo ha approvato un pacchetto di protezione per la siderurgia Ue, in risposta alla sovraccapacità globale e alle tensioni geopolitiche.

● La Commissione interviene per i prezzi record dei fertilizzanti (ai massimi dal 2022), con prezzi su del 70% rispetto alla media 2024.

● Bruxelles punta sulla diversificazione degli approvvigionamenti

dalla nostra corrispondente
Francesca Basso

BRUXELLES Industria e agricoltura. L'Unione europea cerca di correre ai ripari di fronte alle conseguenze della sovraccapacità produttiva globale di acciaio, guidata dalla Cina, e alle ricadute economiche del conflitto in Medio Oriente.

Ieri il Parlamento europeo ha dato il via libera finale a nuove misure per proteggere l'industria siderurgica Ue. Il nuovo regolamento dovrà essere formalmente approvato dal Consiglio per entrare in vigore il 1 luglio. Inoltre la Commissione ha presentato un piano d'azione per aiutare gli agricoltori che si trovano a fare i conti con i prezzi record dei fertilizzanti: prima della guerra il 30% passava attraverso lo Stretto di Hormuz.

Le nuove misure per proteggere l'industria siderurgica europea introducono quote di importazione più basse di acciaio limitando a 18,3 milioni di tonnellate annue i volumi di importazione esenti da dazi: una riduzione del 47% rispetto alle quote del 2024. Si applicherà inoltre un dazio

doganale del 50% (rispetto all'attuale 25%) alle importazioni che superano la quota e ai prodotti siderurgici non coperti.

Inoltre, per limitare l'elusione il nuovo regolamento rafforza la tracciabilità dell'acciaio che arriva nell'Ue.

Ora il costo dei fertilizzanti è al livello più alto dal 2022, ha spiegato il commissario Ue all'Agricoltura, Christophe Hansen, presentando il piano d'azione alla plenaria del Parlamento a Strasburgo: «I prezzi dei fertilizzanti azotati sono circa il 70% più alti rispetto al-

la media del 2024». La Commissione ha promesso di fornire un sostegno «eccezionale e mirato» agli agricoltori, avvalendosi degli strumenti esistenti nell'ambito della politica agricola dell'Ue. Intende consentire agli agricoltori di ricevere pagamenti anticipati a titolo di compensazione per i costi aggiuntivi dei fertilizzanti. La Commissione propone anche di rafforzare in modo sostanziale la riserva agricola e di agire nel lungo periodo attraverso la diversificazione degli approvvigionamenti, l'aumento della produzione Ue e creando scorte. Bruxelles vuole inoltre alleggerire le norme sui nitrati per autorizzare l'uso del digestato, una battaglia dell'Italia.

Ai fertilizzanti prodotti nell'Ue la Commissione continuerà ad applicare l'Ets pur promettendo «flessibilità», ma a condizione che le industrie si impegnino a decarbonizzare e a sviluppare fertilizzanti alternativi. Sui fertilizzanti importati non sarà sospesa la tassa sul carbonio alle frontiere (Cbam). Per Coldiretti è «un grave errore» in entrambi i casi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

18,3

milioni
di tonnellate di
acciaio
importate
esenti da dazi