

Ue in frenata, Italia tra i più fragili

Le previsioni di primavera della Commissione. La guerra rallenta la crescita 2026 dell'Eurozona (0,9%) ma Bruxelles non vede recessione e necessità di allentare le regole di bilancio. La settimana prossima la risposta alla lettera della premier Meloni

Beda Romano

Dal nostro corrispondente
BRUXELLES

La Commissione europea si aspetta una frenata dell'economia della zona euro per via della guerra lanciata da Stati Uniti e Israele contro l'Iran, ma non prevede (per ora) una recessione economica. Secondo le previsioni pubblicate ieri la situazione - salvo un prolungamento dell'incertezza - dovrebbe migliorare nel 2027, sia sul fronte della crescita che dell'inflazione. Nel frattempo, l'Italia continua a essere uno dei Paesi più fragili dell'unione monetaria.

«Il conflitto in Medio Oriente ha provocato un grave shock energetico, mettendo ulteriormente alla prova l'Europa in un contesto geopolitico e commerciale già instabile - ha commentato in una conferenza stampa il commissario all'Economia Valdis Dombrovskis -. L'Unione europea deve trarre insegnamento dalle crisi passate, mantenendo un sostegno fiscale che sia temporaneo e mirato nonché riducendo ulteriormente la propria dipendenza dai combustibili fossili importati».

Su questo fronte, l'ex premier lettone ha fatto notare che rispetto a precedenti crisi economiche, come quella legata alla pandemia, «lo spazio di manovra dei Paesi membri è più limitato». Il commissario ha citato tra le altre cose i tassi d'interesse che sono oggi più elevati di ieri. Per ora, Bruxelles continua a

pensare che non vi siano le condizioni per allentare le regole di bilancio, come chiede Roma. Alla richiesta della premier Giorgia Meloni dovrebbe giungere risposta la settimana prossima.

Secondo l'esecutivo comunitario, la crescita nella zona euro dovrebbe essere nel 2026 dello 0,9% (era prevista prima della guerra in Medio Oriente dell'1,2%). Nel 2027, l'economia dovrebbe rimbalzare e crescere dell'1,2% (rispetto all'1,4% previsto in precedenza). Sul versante dell'inflazione, la situazione riflette lo shock energetico di queste settimane. I prezzi al consumo dovrebbero salire nella zona euro del 3,1% in media quest'anno e del 2,4% in media l'anno prossimo.

I dati italiani sono in linea con quelli europei, ma peggiori. Secondo Bruxelles l'economia italiana crescerà dello 0,5% nel 2026 (rispetto allo 0,8% previsto nell'autunno scorso). L'inflazione salirà del 3,2% quest'anno e dell'1,8% l'anno prossimo. La situazione è più rosea, ammesso che l'aggettivo sia il più appropriato, sul versante dei conti pubblici. Il deficit è previsto del 2,9% sia nel 2026 che nel 2027, rispetto al 3,1% del 2025; il debito dovrebbe salire dal 138,5 al 139,2% del Pil.

Nelle sue stime Bruxelles prende

in considerazione uno scenario meno positivo, segnato da un prolungamento della crisi in Medio Oriente. In questo caso, «l'inflazione non diminuirebbe e l'attività economica non riuscirebbe a riprendersi nel 2027» come previsto invece nella previsione ritenuta più probabile. Basato su prezzi dell'energia sempre elevati fino al quarto trimestre di quest'anno, questo scenario prevede nel 2026 una crescita dello 0,7% nell'Unione europea.

Sul fronte dell'inflazione, lo scenario negativo prevede un aumento dei prezzi al consumo nell'Unione europea del 3,3% annuo nel 2026 (rispetto al 3,0% nello scenario principale). Nella sua conferenza stampa di ieri, il commissario Dombrovskis ha ammesso che «la finestra per assistere a una normalizzazione rapida della situazione si sta chiudendo». Della questione parleranno oggi e domani i ministri delle Finanze dell'Unione europea a Cipro.

Più in generale, la guerra scatenata da Washington e Gerusalemme contro Teheran sta provocando un aumento dei prezzi dell'energia, che si sta travasando sui prezzi di altri prodotti, provocando di converso un calo dei consumi e degli investimenti. Bruxelles avverte che «la diminuzione di lungo termine del tasso di disoccupazione

sta per giungere al termine». Ciò detto, le previsioni della Commissione europea possono sorprendere per il loro relativo ottimismo.

Secondo Bruxelles, l'attuale crisi è diversa da quella provocata nel 2022 dall'invasione russa dell'Ucraina. «Lo shock si propaga attraverso i mercati globali integrati del petrolio e del gas. L'elevata fungibilità di questi mercati fa sì che lo stesso shock si diffonda a livello mondiale. Inoltre, i legami commerciali e finanziari diretti tra la Ue e i Paesi più colpiti dal conflitto rimangono limitati, e i rischi di interruzioni su larga scala delle catene di approvvigionamento o di flussi migratori sembrano contenuti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In caso di prolungamento della crisi in Medio Oriente, l'inflazione non diminuirà e il Pil non rimbalzerà nel 2027

L'Istat: Paese resiliente ma senza slancio Chelli: «Investire sul capitale umano»

Il rapporto Istat

**Dal 2019 il potere d'acquisto
dei salari è diminuito
dell'8,6 per cento**

Carlo Marroni

L'economia mondiale – che cresce, ma in modo non omogeneo – è alle prese con la guerra in Medio Oriente e con il conseguente rialzo dei prezzi dell'energia, fattori che alimentano i rischi al ribasso per la crescita globale. E in particolare l'Italia in questo quadro soffre: lo scorso anno l'attività economica ha registrato un rallentamento rispetto al biennio precedente, con un'espansione del Pil sostenuta dalla domanda interna e dagli investimenti, i salari hanno perso potere d'acquisto (dal 2019 -8,6%) mentre il contributo della domanda estera netta è risultato negativo. Nel confronto internazionale, la performance italiana si colloca al di sopra di quella della Germania, ma resta inferiore ai ritmi di crescita di Francia e Spagna. Non solo: la popolazione cala ma in molti rinunciano ad avere figli per varie motivazioni tra cui quella economica, la produttività è stagnante, anche se l'occupazione cresce. Al Paese ora più che mai serve un cambio di passo nel "capitale umano": solo rafforzando le competenze, valorizzando i nostri giovani, gli immigrati, e aumentando il nostro capitale sociale potremo affrontare le sfide che abbiamo di fronte, sfide che richiedono politiche integrate in grado di sostenere la natalità, l'occupazione e l'accesso equo ai servizi. Dal rapporto annuale dell'Istat, presentato ieri dal presidente Francesco Maria Chelli, alla presenza del capo dello Stato, Sergio Mattarella, emerge un messaggio chiaro: è sulle persone, e in particolare sui giovani, che bisogna puntare.

«Nell'ultimo anno l'economia italiana ha mostrato segnali di resilienza in uno scenario globale complesso, segnato da tensioni geopolitiche e da un'incertezza ormai persistente. Le potenzialità di crescita restano vincolate da criticità di lungo periodo, tra cui il

modesto andamento della produttività, che potrebbe beneficiare di una maggiore intensità di conoscenza dei processi produttivi», ha detto Chelli presentando il rapporto alla Camera. «Una delle sfide chiave per il Paese si giocherà, del resto, sulla capacità di valorizzare il capitale umano di cui disponiamo e potremo disporre» ha aggiunto.

E infatti il tema chiave del rapporto Istat è che per assicurarsi un futuro di benessere, l'Italia deve orientarsi ancora più decisamente verso un modello di sviluppo basato su investimenti, innovazione e produttività, capace di sostenere salari più alti e migliori prospettive. Per raggiungere questo obiettivo, l'investimento in capitale umano diventa assolutamente decisivo, e si conferma l'obiettivo (segnalato dai più illustri demografi) che non può essere lasciato indietro neppure un giovane. Ed è necessario quindi non solo aumentare le risorse destinate all'istruzione, in particolare quella universitaria, ma anche garantire che il progresso tecnologico diventi un fattore di inclusione per tutti. La capacità di produrre e valorizzare il capitale umano, oltre a dipendere dall'offerta di attività formative, richiede un adeguato livello di capitale sociale, un insieme di relazioni fiduciarie, norme condivise e reti di cooperazione che favoriscono la coesione sociale e l'equità delle opportunità, nonché l'apertura al futuro e all'innovazione. I numeri parlano chiaro: nel nostro Paese la popolazione continua a essere interessata da trasformazioni che non riguardano solo la consistenza numerica (58,9 milioni di individui al 1° gennaio 2026), ma anche composizione e struttura, incidendo sugli equilibri socioeconomici. Nel 2025 la popola-

zione non ha subito variazioni rispetto all'anno precedente, ma il saldo naturale resta negativo (-296 mila unità) ed è stato compensato da una dinamica migratoria positiva di entità analoga. In questo contesto, il calo delle nascite (355 mila unità; -3,9% sul 2024) è alimentato dalla minore propensione ad avere figli (da 1,18 a 1,14), ma anche dalla minore consistenza delle generazioni in età riproduttiva. Si conferma la tendenza a posticipare la genitorialità (nel 2025 l'età media al parto è di 32,7 anni).

Tra i numeri-chiave uno dei principali riguarda l'occupazione: il 2025 ha confermato la traiettoria di espansione del mercato del lavoro, trainata soprattutto dalle fasce più mature della popolazione; si riduce il divario con l'Europa, ma il tasso di occupazione (nel 2025, 62,5%) colloca ancora il nostro Paese in posizione di coda dell'Ue a 27. Si riduce anche il tasso di disoccupazione fino a raggiungere il livello medio europeo (6,1%). Aumentano le forme di lavoro standard (15,7 milioni di individui, in crescita di 2,3 milioni rispetto al 2019, quasi i due terzi dell'occupazione totale) e calano i vulnerabili che dopo l'incremento post-pandemico del 2021-2022, si sono ridotti di quasi un milione, (oltre 4 milioni nel 2025, il 17% del totale degli occupati; il 22,3% nel 2019), caratterizzate da contratti temporanei, part-time involontario e



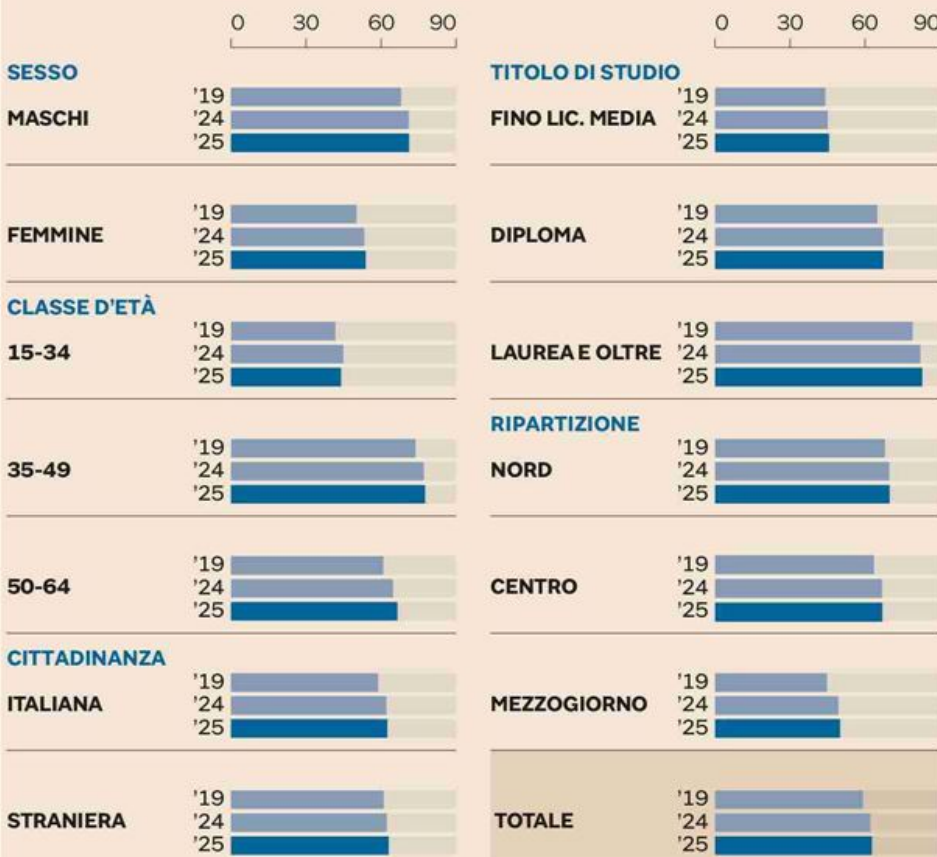
bassi livelli retributivi. Migliora la quota di Neet, giovani 15-19enni non occupati e non più inseriti in percorsi scolastici o formativi. Nel 2025 sono il 13,3% contro il 25,7% nel 2015. Siamo insomma sulla buona strada, ma in futuro dovremo fare ancora meglio. Se la partecipazione al mercato del lavoro rimanesse fissa ai livelli del 2025, entro il 2050, per il solo effetto della prevista diminuzione della popolazione tra i 15 e i 64 anni, gli attivi registrerebbero un calo di oltre cinque milioni di individui (da 24,8 milioni nel 2025 a 19,7 milioni). Per contrastare le conseguenze di un calo dell'attività economica sarà dunque necessario un aumento significa-

tivo dei tassi di attività, a partire da quelli dei giovani e delle donne, comandogli ampie persistenti divari territoriali e per livello di istruzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa degli occupati

Tasso di occupazione per sesso, classe di età, cittadinanza, titolo di studio, e ripartizione geografica. Anni 1919, 2024 e 2025. Valori percentuali



Fonte: Istat, Rilevazione sulle forze di lavoro



Stellantis vara la cura shock e punta a 190 miliardi di ricavi

Automotive. Il ceo Filosa annuncia un programma di investimenti da 60 miliardi e tagli di costi di 6 miliardi per rilanciare la marginalità. Gelata iniziale in Borsa, poi il titolo riprende quota: -2%

Flavia Carletti

Dal nostro inviato

AUBURN HILLS

Un programma di investimenti da 60 miliardi di euro e l'obiettivo di portare i ricavi del 2030 a 190 miliardi di euro dai 154 miliardi del 2025, con un aumento del 23%. Stellantis ha svelato dal quartier generale statunitense ad Auburn Hills, alle porte di Detroit, "Fast Lane 2030", il nuovo piano strategico, il primo dell'amministratore delegato Antonio Filosa, "promosso" un anno fa dopo l'uscita di Carlos Tavares. Sotto la guida di Filosa e del suo management team «stiamo già riscontrando incoraggianti segnali del fatto che le loro azioni stiano producendo risultati. Si tratta di indicatori preliminari che confermano come Stellantis sia sulla strada giusta», ha dichiarato il presidente John Elkann all'Investor Day, sottolineando che quello presentato è un piano «ambizioso ma realistico» che permette di essere «fiduciosi riguardo al cammino che ci attende». Fredda l'accoglienza riservata dalla Borsa, con il titolo che a Milano ha perso il 2,02% a 6,30 euro, recuperando comunque nettamente dai minimi di giornata.

Dal punto di vista finanziario, il

gruppo automobilistico si aspetta un margine Aol (margine sull'utile operativo adjusted) del 7% entro il 2030, con miglioramenti significativi nel breve termine (5% nel 2028). Nel 2025, il margine Aol è stato negativo per lo 0,5%, considerando che il bilancio dello scorso anno è stato fortemente influenzato da oneri straordinari che hanno mandato in rosso i risultati. Il flusso di cassa industriale sarà positivo nel 2027 ed è stimato in crescita fino a 6 miliardi di euro nel 2030. Inoltre, si prevede una riduzione dei costi di 6 miliardi di euro entro il 2028 (rispetto al 2025), in ulteriore aumento fino al 2030 grazie al programma di creazione di valore (Value creation program, Vcp). Il miglioramento dei risultati sarà guidato dal Nord America, che «rappresenta la più grande opportunità di crescita per la nostra redditività», come ha spiegato Filosa. Con il nuovo piano, Stellantis punta a registrare in Nord America una crescita del fatturato del 25% e un margine Aol dell'8-10% concentrandosi

La strategia di Stellantis.

Il Ceo di Stellantis, Antonio Filosa, presenta il nuovo piano industriale al 2030 durante l'Investor Day di ieri ad Auburn Hills. Nella scheda accanto il presidente John Elkann

sull'espandere la copertura del mercato del 50% con 11 nuovi modelli e il 35% dei volumi in più. Per quanto riguarda l'Europa, la crescita dei ricavi è stimata del 15% nell'orizzonte del piano, con un margine AoI del 3-5%. In Sud America Stellantis punta a una crescita dei ricavi del 10% e un margine AoI dell'8-10%, mentre per Medio Oriente e Africa si stima un +40% dei ricavi, con margine AoI del 10-12%.

Guardando agli investimenti, il piano prevede che ammonteranno a 60 miliardi di euro al 2030: il 60% (36

miliardi) sarà destinato a marchi e prodotti, mentre il restante 40% (24 miliardi) a piattaforme globali, sistemi di propulsione e tecnologie. Date le opportunità di mercato e il potenziale di crescita della regione, il 60% dei 36 miliardi di euro da investire in marchi e prodotti sarà destinato al Nord America. Il piano si basa su una strategia che vede quattro marchi globali caratterizzati da una maggiore scala e dal più alto potenziale di redditività: Jeep, Ram, Peugeot e Fiat. E a questi marchi, più Pro One - la business unit dei veicoli commerciali - andrà il 70% degli investimenti previsti. Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo sono considerati marchi regionali, mentre per Ds e Lancia si preannuncia un cambio: saranno gestiti rispettivamente da Citroën e Fiat sviluppati come marchi specializzati.

Sul fronte prodotto, da qui al 2030 ci saranno oltre 60 lanci di nuovi veicoli e 50 aggiornamenti, tra cui 29 veicoli elettrici a batteria, 15 veicoli elettrici ibridi plug-in o con autonomia estesa, 24 veicoli elettrici ibridi e 39 veicoli con motorizzazioni termiche o mild hybrid. Due dei nuovi modelli saranno a

marchio Maserati, ma una roadmap dettagliata del marchio del Tridente sarà condivisa a Modena nel dicembre 2026. Per quanto riguarda Fiat, saranno lanciati 5 nuovi modelli, tra cui l'e-car che sarà prodotta a Pomigliano dal 2028 e uscirà anche con marchio Citroën. Per Alfa Romeo il progetto è di presentare 2 nuovi modelli entro il 2030: un C-Suv che sarà prodotto a Melfi e una nuova edizione speciale. Confermato il nuovo Ducato ad Atessa. Sul fronte produttivo, per l'Europa si prevede una riduzione della capacità di oltre 800 mila unità a 3,85 milioni, attraverso la riconversione di alcuni impianti (come Poissy, in Francia) e facendole leva sulle partnership con Leapmotor e DongFeng, con l'obiettivo di preservare i livelli occupazionali nel settore manifatturiero. L'utilizzo degli impianti aumenterà, quindi, dal 60% all'80% nel 2030. Un aspetto, questo, che però desta la preoccupazione dei sindacati, che chiedono una missione chiara per tutti i siti italiani. Negli Stati Uniti, invece, si stima che un incremento di produzione dovrebbe migliorare la capacità di utilizzo all'80% nel 2030.



Il piano si basa su quattro marchi globali caratterizzati da una maggiore scala: Jeep, Ram, Peugeot e Fiat

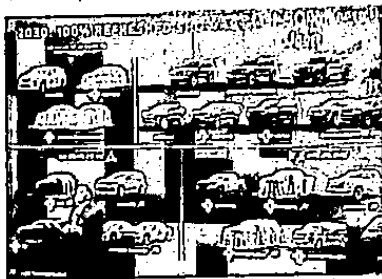
© RIPRODUZIONE RISERVATA

I punti chiave

4

Brand principali

Jeep, Ram, Peugeot e Fiat diventano i quattro pilastri di Stellantis sotto i quali agiscono marchi regionali come, esempio Citroën, Alfa Romeo o Opel oppure Dodge in America, mentre Badge come Ds o Lancia rientrano sotto l'egida di Fiat



60

Nuovi modelli

il piano Fastlane 2030 prevede il lancio entro il 2030 di 60 nuovi veicoli 60 nuovi veicoli e 50 aggiornamenti significativi: 29 elettrici a batteria, 15 plug-in o range extender, 24 ibridi e 39 termici o mild hybrid.

60

Miliardi

Passando all'investimento complessivo, il piano prevede un esborso di pari a 60 miliardi di euro. Il 60% degli investimenti, pari a 36 miliardi, sarà destinato a marchi e prodotti, mentre il restante 40%, pari a 24 miliardi, andrà a piattaforme globali, propulsori e tecnologie.

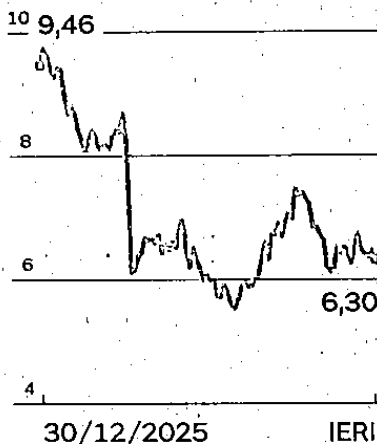
3

Architetture

Tre piattaforme global. Sul fronte industriale e tecnologico, Stellantis investirà oltre 24 miliardi in piattaforme globali, powertrain e nuove tecnologie. Entro il 2030, il 50% dei volumi annuali globali sarà prodotto su tre piattaforme globali, tra cui la nuova STLA One: Prima piattaforma di Stellantis ad integrare le architetture tecnologiche STLA Brain, STLA SmartCockpit e la tecnologia steer-by-wire, la piattaforma STLA One sarà compatibile con tecnologia 800 volt. Entro il 2030, quasi la metà dei volumi annuali globali sarà dotato di soluzioni di propulsione adatte a diversi mercati e regolamenti al fine di avere la necessaria flessibilità energetica integrata nel portafoglio prodotti. (Si.Pi.)

Così in borsa

Andamento del titolo Stellantis da inizio anno



L'eredità di Marchionne dietro la strategia Usa

Corsi e ricorsi

L'ex manager guardava all'America tanto da valutare l'Opa ostile su Gm

di Paolo Bricco

Ad Auburn Hills – come in un racconto gotico ispirato a Charles Dickens – compare per tre volte il fantasma di Sergio Marchionne. La prima volta quando viene ribadita la centralità delle fabbriche e del mercato degli Stati Uniti. Marchionne, selezionato nel 2004 da Umberto Agnelli e da Gianluigi Gabetti, prima risana sotto il profilo dei conti una Fiat decotta e poi, cinque anni dopo, rileva dall'amministrazione Obama una Chrysler fallita. La Fca ha la sua ragione strategica nella difficile (e parziale) unificazione del corpo europeo e del corpo americano. Il corpo americano, che nel 2009 è un corpo morto, viene riportato in vita trasfondendo nelle fabbriche americane e canadesi tecnologie, metodi organizzativi, ingegneri e

tecnici italiani: è questa la più brillante operazione tecno-industriale di un uomo di conti e di visioni finanziarie come Marchionne. Per tutti gli anni Dieci del Duemila Fca funziona bene perché, dagli stabilimenti del Michigan, dell'Ohio e del Canada escono le Jeep, le Ram e le Dodge. In particolare, Jeep e Ram sono le galline dalle uova d'oro di Fca che, in Europa e in Italia, continua a perdere. Antonio Filosa ora riporta l'asse sugli Stati Uniti, dove il suo predecessore Carlos Tavares – primo amministratore delegato di Stellantis – ha fatto malissimo. Per Sergio Marchionne, peraltro, la opzione americana era così forte da indurlo a costruire una Opa ostile sulla General Motors di Mary Barra fermata nel 2015 dall'azionista di maggioranza, John Elkann presidente di Exor, e dal finanziere Warren Buffet, suggeritore di un no a una scalata non concordata con il sistema americano.

La seconda volta in cui ad Auburn Hills compare il fantasma di Sergio Marchionne è quando i vertici di Stellantis riconoscono il problema dell'Europa. Stellantis nasce nel 2021. Nell'industria

dell'auto i processi di fusione sono, fin dagli anni Novanta del secolo scorso, fenomeni continui e necessari. Per anni si è detto che «nell'auto tutti parlano con tutti». La fusione fra la vecchia Peugeot (diventata Psa) e la vecchia Fiat (diventata Fca) è stata più volte presa in considerazione. Non fosse altro per la comunanza dinastica di due famiglie – gli Agnelli di Villar Perosa e i Peugeot di Audincourt – del capitalismo familiare europeo. Marchionne muore nel 2018. Tre anni dopo avviene la fusione. Marchionne si era sempre rifiutato di prenderla in considerazione per il problema europeo: quali stabilimenti chiudere, in quali Paesi ridurre l'occupazione, dove stabilire le funzioni strategiche più importanti. Tutte scelte che, dal 2021, sono spettate a Carlos Tavares, primo amministratore delegato di Stellantis e già capoazienda di Psa. Tavares ha fatto tutte queste scelte a favore della componente francese. La desertificazione industriale dell'Italia è un fenomeno di lungo periodo accentuato da Tavares. Lo spostamento in Francia delle funzioni

ad alto valore aggiunto è sotto gli occhi di tutti. La costruzione di una filiera di fornitura sull'asse Parigi-Barcellona-Rabat è sotto gli occhi di tutti: soprattutto dei componentisti del Nord Italia.

La terza volta in cui ad Auburn Hills compare il fantasma di Marchionne è quando, nel discorso del futuro strategico di Stellantis, entra pesantemente la voce dei produttori asiatici. Sia Marchionne sia Tavares hanno fallito in Asia. La Cina è sempre stata terra ostile. E, quindi, in una paradossale chiusura del cerchio, ecco che adesso arrivano gli indiani di Tata Motors, attraverso Land Rover, per sostenere gli investimenti nella (di nuovo) terra promessa Nord America e i cinesi (Dongfeng come alleato pacifico e Byd con una componente aggressiva maggiore) per sciogliere il nodo, intricato, di che cosa fare in Europa degli stabilimenti semivuoti (Mirafiori e Cassino in Italia, ma non solo) e dei marchi logori nel prestigio e nei risultati, come Maserati. E, così, ecco che il fantasma di Sergio Marchionne si aggira per il Michigan, per l'Italia e per la Cina.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'analisi

MARCHI E CLIENTI DI NUOVO AL CENTRO

di Mario Clamflone

L abbiamo aspettato per quasi un anno e il piano industriale Fastlane 2030 di Stellantis, il primo della reggenza Filosa, non fa scintille (e non c'era da aspettarsele) ma cerca pragmaticamente di mettere ordine in una galassia di marchi (14 escludendo la cinese Leapmotor) alcuni dei quali esibiscono vendite omeopatiche come Alfa Romeo, Ds o Lancia. Nel piano industriale appare una spinta sugli Usa (l'ex ceo Tavares si era dimenticato del ruolo americano di una multinazionale atlantica come Stellantis che è francese, italiana e americana) e una rivalorizzazione del brand Jeep che, nato in Usa, è ormai molto europeo con modelli come Avenger, Compass (e prima ancora Renegade). Ed è un marchio tra i più solidi al mondo per riconoscibilità e Dna. Una perla rara diventata ora uno dei quattro piloni portanti di un piano da 60 miliardi che punta a sviluppare e lanciare, entro il 2030, 60 nuovi veicoli e, si badi bene "veicoli", perché accanto alle auto vere e proprio ci sono le e-car (categoria Ue fumosa) e i quadricicli.

Gli altri tre pilastri sono Ram, marchio tutto americano, ma

importante perché i pick-up sono i veicoli più venduti negli States e poi, sempre primi interpreti, Peugeot e Fiat. Già, proprio il brand italiano, importante politicamente nel gruppo ma soprattutto per il suo ruolo in Sud America. Il focus di Fiat in Europa è sulle piccole, anche con quadricicli che sembrano auto ma non lo sono come l'annunciata Quattrolino o le e-car, categoria Ue di vetture economiche che suscitano interrogativi su sicurezza e dotazione Adas.

E il resto dei brand? Semplice, diventano marchi regionali con produzione gestita globalmente e alcuni di questi diventano poco più di sub-brand. È il caso di DS che torna, come è giusto che sia, sotto Citroën, badge regionale europeo come Lancia che si innesta in Fiat, insieme ad Abarth. Una scelta razionale che andava fatta prima, magari evitando di inventare modelli senza possibilità di successo come la Abarth elettrica o la Dodge Charger Ev. Alfa Romeo diventa un brand regionale, quindi legato al vecchio continente, ma ci saranno sviluppi grazie alle sinergie di quella che pare essere la grande novità del piano di Antonio Filosa: Stla One, architettura unificata e modulare per i tre

segmenti B, C e D e che assorbirà le piattaforme Medium e Large.

Non è chiaro il destino della annunciata e mai vista piattaforma Stla Small. Va detto che per le vetture piccole entrano anche le partnership con i cinesi di Leapmotor e di Dongfeng, maestri di elettrico di ogni taglia e di powertrain extended range, tecnologia importante, ignorata da Tavares, ma che Filosa rimette al centro di una strategia globale multi-energia dove questo tipo di ibride, insieme alle classiche plug-in diventano strategiche. Il piano Fastlane suona così come una sveglia per tutti i player dell'auto e sembra dire: basta fughe in avanti con prematuri «all-in» sull'elettrico, rimettendo il cliente al centro, perché alla fine il mercato lo fa chi compra e sceglie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Valvole, microchip e plastica: così l'umanoide entra in fabbrica

Innovazione

Prime sperimentazioni al via tra logistica, manipolazione e saldatura di oggetti

L'aumento della produzione mondiale potrebbe ridurre drasticamente i prezzi

Luca Orlando

«Il vantaggio? È flessibile e se vede che la linea ha dei problemi si sposta e inizia a lavorare in un'altra postazione». Gianluca Melli, Ceo di Isi Plast è soddisfatto dell'investimento varato nell'ormai lontano 2023: un robot umanoide, posto a fine linea per prelevare e smistare i pezzi prodotti. Percorso pionieristico quello avviato dall'azienda di Reggio Emilia tre anni fa, posizionando in fabbrica una tecnologia rivoluzionaria resa possibile dal connubio tra automazione ed intelligenza artificiale, con algoritmi in grado di fornire ai robot, in questo caso con sembianze umane, capacità finora sconosciute e applicabili in nuovi ambiti. Apripista in questo ambito ancora una volta è la Cina, che lo scorso anno si stima abbia prodotto 13mila robot umanoidi, con l'ipotesi di arrivare oltre quota 60mila già quest'anno. Balzo produttivo che porterà nelle stime di Goldman Sachs ad un crollo dei prezzi, da 150mila a 30mila dollari per unità. «In effetti è quello che stiamo aspettando - aggiunge Melli - per poter arrivare almeno a triplicare la nostra esperienza. Il primo impatto? Sarà l'età, ma all'inizio confesso che ero un poco sconcertato. Poi però ci si abitua e devo dire che i giovani invece fanno molta meno fatica ad adattarsi alla sua presenza». L'annuncio di Stm, che inserirà a breve uno di questi oggetti all'interno di un proprio impianto a Malta, per poi allargare in un paio d'anni a 140 unità l'investimento, non rappresenta un caso isolato. In un percorso non relegato solo ai "big" ma battuto da un numero crescente di aziende. Come ad esempio la novarese Caleffi, produttore di valvole e apparati idronici. «Da un paio di mesi abbiamo inserito

un umanoide a fine linea - spiega il direttore di produzione Antonello De Magistris - con l'obiettivo di prelevare i prodotti e comporre prima le cassette e poi con queste un intero bancale. Problemi con i sindacati? Nessuno: abbiamo gestito ogni passaggio in modo trasparente e il robot viene visto per ciò che è, un aiuto per l'attività, uno sgravio da compiti ripetitivi e a minor valore». Per questa evoluzione tecnologica l'Italia è potenzialmente un mercato ricettivo, tenendo conto dell'alta propensione ad investire in questa direzione. Anche se in termini di "intensità" di robotica standard per addetto siamo al 14esimo posto al mondo, dal punto di vista delle installazioni in valore assoluto ci posizioniamo sesti, con oltre 100mila unità già operative. Trascurando l'estetica, le funzionalità aggiuntive dei robot umanoidi riguardano l'unione di due funzioni finora assegnate a oggetti diversi: la lavorazione e manipolazione degli oggetti e dei carichi (bracci robotizzati, collaborativi e non) e la movimentazione interna degli stessi (carrelli a guida laser ecc). Il robot umanoide unisce queste funzioni a cui aggiunge (previo un addestramento non banale) la possibilità di apprendere dall'ambiente di lavoro. Il vantaggio ulteriore è però anche quello di potersi integrare in ambienti progettati e sviluppati per l'uomo, utilizzando i medesimi utensili, senza richiedere interventi strutturali nell'ambiente di fabbrica. L'esperienza italiana più avanzata in materia è quella di Oversonic, pmi brianzola che ad oggi ha già installato una trentina dei propri robot (RoBee) in fabbrica (gli esempi citati sopra sono di Oversonic) ma alla luce dei 230 studi di fattibilità già realizzati prevede che entro la fine dell'anno le installazioni saliranno a quota 150. Portando così almeno a triplicare i 4,5 milioni di ricavi realizzati lo scorso anno e spingendo ben oltre quota 100 l'organico, ora attestato a 80 unità. «In questo settore la domanda og-

gi supera l'offerta - spiega il Ceo di Oversonic Paolo Denti - e ci sono richieste importanti in arrivo ad esempio da settori come auto o semiconduttori. In generale questi oggetti possono entrare nelle linee senza modificare nulla dei processi e risolvono anche quello che ormai è un problema pressante per tutti, cioè la scarsità nel reperire manodopera. Risolvendo ad esempio il problema dei turni notturni, piuttosto che delle mansioni più usuranti o alienanti». Altro esordio in arrivo per questa tecnologia è quello previsto per Sapa, gruppo di componentistica automotive di Benevento, intenzionato ad inserire umanoidi nella propria logistica interna. Un primo step avverrà entro l'anno, con l'arrivo di due unità realizzate da Wandercraft (partecipata, non casualmente, da un big dell'auto come Renault), sperimentazione che potrà allargarsi a regime fino ad arrivare ad 8-9 unità. A loro sarà assegnata la movimentazione interna dei carichi più pesanti e l'azienda sottolinea come in questa operazione non si vada a sostituire nessun singolo lavoratore. Al lavoro sul tema è anche la modenese Sir Robotics, grazie ad una partnership con il gruppo cinese Agibot. «Ogni giorno sento almeno 4-5 aziende interessate ad esplorare questa possibilità - spiega il responsabile della divisione umanoidi Tommaso Gualtieri - ed entro fine anno pensiamo di poter avviare le prime applicazioni concrete. A differenza dei robot da "esibizione" o di quelli che vengono utilizzati nel turismo, quasi come gad-



get, nelle fabbriche c'è la necessità di avere comportamenti consistenti e precisi, ripetuti senza errori anche quando qualche condizione esterna si modifica. Servono addestramenti complessi e molti dati, ma la strada è segnata e ci arriveremo». Altro attore italiano in campo è Generative Bionics, risultato di vent'anni di ricerca dell'Iit di Genova, startup avviata con un round di investimenti da 70 milioni di euro proprio con l'obietti-

vo di portare gli umanoidi all'interno dell'industria. Primo partner industriale è Fincantieri, che entro fine anno avvierà i primi test in cantiere a Sestri Ponente per inserire il robot Gene.01 nelle attività di saldatura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La brianzola Oversonic punta ad arrivare a 150 installazioni a fine anno
Il Ceo Denti: «Domanda superiore all'offerta»

IL TREND
Nella robotica tradizionale l'Italia occupa la sesta posizione con oltre 100mila installazioni



Sulla linea.

Un esemplare di robot umanoide della Pmi brianzola Oversonic



Ex Ilva, arriva un nuovo prestito da 240 milioni in due tappe

Siderurgia

Oggi nel Dl accise prima tranche da 100 milioni. Altri 140 milioni previsti a luglio

Gara per la cessione in stallo: intervento necessario per continuare la produzione

Carminio Fotina

TRENTO

Inevitabile arriva l'ennesimo prestito di Stato per tenere in piedi l'ex Ilva. Nel decreto accise in approvazione oggi in consiglio dei ministri entra un nuovo intervento per consentire la continuità produttiva dell'azienda, a fronte di una procedura di cessione che non riesce a giungere alla meta. Si parla di un prestito da 240 milioni di euro totali, diviso però in due tappe: 100 milioni dovrebbero essere inseriti oggi nel decreto accise mentre ulteriori 140 milioni verrebbero deliberati a luglio.

Con questi 240 milioni il governo italiano esaurirà il plafond massimo di 390 milioni del prestito di salvataggio che la Commissione europea aveva autorizzato agli inizi di febbraio, purché limitato ai costi operativi e con un obbligo di restituzione entro sei mesi, dopo le interlocuzioni tra il ministro delle Imprese e del made in Italy (Mimit) Adolfo Urso e la commissaria per la transizione green e la concorrenza, Teresa Ribera. A gennaio il governo aveva già varato una prima tranche da 149 milioni.

Le complicazioni della gara per la cessione degli asset di Acciaierie

d'Italia, e il conseguente prolungamento dei tempi (ci si attendeva una conclusione entro aprile), rendono indispensabile il nuovo finanziamento per far fronte alle esigenze di liquidità per lavori, fornitori e stipendi del personale.

L'alternativa sarebbe di fatto la chiusura del principale gruppo siderurgico italiano. È stato il ministro dell'Economia (Mef) Giancarlo Giorgetti, nel corso del Festival dell'Economia di Trento, a spiegare che l'intervento per garantire il proseguimento delle attività dell'ex Ilva troverà spazio nel decreto con cui sarà prolungato il taglio delle accise sui carburanti. L'intenzione del Mef di scindere il finanziamento in due parti fa presagire tra l'altro che la gara difficilmente si chiuderà prima di luglio.

La partita, del resto, si è via via complicata. Ufficialmente ci sono in campo solo due player: gli indiani di Jindal e il fondo statunitense Flacks Group. Jindal ora propone l'affitto del ramo d'azienda nella prima fase, in attesa che si concretizzino una serie di condizioni richieste, a partire dal tema dell'Autorizzazione integrata ambientale. Il nodo in questo caso è come definire l'obbligo di trasformare l'affitto in acquisto nell'arco, si ipotizza, di un anno. Flacks appare più indietro nella corsa: continua a non convincere il governo perché mancano lettere di patronage da parte delle banche e, anzi, il gruppo chiede allo Stato un vendor loan da 500 milioni.

Insomma, non ci sono ancora le condizioni per chiudere la gara, anche perché nel frattempo sembra che la presidenza del consiglio abbia deciso di perlustrare altre strade. Fonti governative confermano che ci sono conversazioni ad alto livello con il gruppo Arvedi, anche per valutare la possibilità di costruire un'alleanza con Qatar Steel e con un fondo internazionale. Le conversazioni non si sono ancora concretizzate in un'offerta e secondo alcuni una nuova cordata potrebbe farsi avanti, a condizioni più favorevoli, se la gara in corso si dovesse chiudere senza aggiudicazione.

Due settimane fa, durante il question time alla Camera, il ministro Urso ha delineato però un altro percorso. Citando le regole del bando, ha parlato di altri soggetti che stanno mostrando interesse e che «possono in ogni momento presentare un'offerta, purché migliorativa rispetto a quelle già pervenute».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Flacks ancora senza garanzie. Jindal punta all'affitto del ramo d'azienda. Sondaggi di Palazzo Chigi con Arvedi



IL PIANO INDUSTRIALE

Stellantis punta tutto sugli States L'Europa ai cinesi

» **Andrea Tundo**

Stellantis fa rotta sull'America affidando la resistenza in Ue alle alleanze con i cinesi. La parola d'ordine del piano industriale da 60 miliardi di euro, immaginato da Antonio Filosa, è concentrare le risorse sulle aree che garantiscono maggiori profitti e sui marchi più prestigiosi. La scelta del Michigan come palco dal quale presentare la strategia *Fastlane 2030* non è stata casuale: l'azienda realizzerà il 60% degli investimenti in Nord America e ha deciso di dare priorità a quattro *brand* (Jeep, Fiat, Peugeot e Ram). La vitalità dell'Europa è invece consegnata alle *partnership* con Leapmotor e Dongfeng, già destinatari delle fabbriche spagnole e francesi. Un quadro inquietante per l'Italia, visto che l'azienda prevede nel Vecchio continente un taglio della capacità produttiva installata di 800mila unità, passando da un potenziale di 4,65 milioni di veicoli a 3,85. È stato assicurato che nessuna fabbrica verrà chiusa, ma si procederà a una riconversione come già deciso per Poissy (Francia).

Al netto della conferma della Pandina a Pomigliano e del quinto modello a Melfi (sarà il nuovo Tonale), l'unica novità per il nostro Paese è il già annunciato progetto *E-car low cost* in Campania, dove saranno prodotte due vetture, una Fiat e una Citroën. Resta nel limbo Maserati, in attesa di due lanci che verranno svelati a dicembre. Ed è nebbia fitta anche su Cassino, l'impianto più in crisi con 22

giorni lavorati nel 2026 e neanche 4mila auto prodotte: Stellantis, apprende *Il Fatto*, ha negoziazioni in corso con alcuni costruttori di Pechino sul "modello Rennes", l'impianto francese che verrà gestito da Dongfeng. Non fanno dormire sonni tranquilli anche la marginalizzazione di Alfa Romeo – ridotto a *brand* regionale con due soli nuovi modelli – e le previsioni in Europa per Fiat. Lo storico marchio vedrà cinque novità (due in meno di Peugeot) e l'Italia ha certamente nel portafoglio solo la *e-car*. Restano in ballo la 500, ora assegnata a Mirafiori, e la nuova Quattrolino. Il Grizzly, un suv derivato dalla Grande Panda, se lo spartiranno Serbia e Marocco, mentre il tre ruote Tris è destinato al Nord Africa.

Nella strategia per rilanciare il gruppo che punta a ridurre i costi di 6 miliardi entro il 2028 e ad aumentare i ricavi da 154 a 190 miliardi, Filosa ha parlato di alleanze fondamentali con i costruttori di Pechino, decisivi in Ue visti i ritardi nello sviluppo della tecnologia. Il rischio, già intravisto da qualche analista, è diventare un fornitore di fabbriche, relazioni politiche e rete di vendita mentre i cinesi sviluppano il prodotto. "In Italia il piano non dà risposte, a partire da Cassino e Termoli – avvisa la *Fiom* –. Serve un tavolo con l'azienda a Palazzo Chigi. In assenza di confronto e di risposte, metteremo in campo ogni forma di mobilitazione necessaria". Cauti gli altri sindacati. La Uilm vede il "punto più pericoloso" nel taglio della capacità installata in Europa, chiedendo un "rilancio dei motori italiani e la valorizzazione di marchi premium". Per la Fim ci sono "passi avanti", ma precisa che al tavolo *automotive*, verso fine giugno, si aspetta "risposte precise e concrete" su tutti gli stabilimenti.

BRICIOLE
TAGLIO DA
800MILA AUTO:
PER L'ITALIA
È UN DISASTRO



L'ECONOMISTA ROVENTINI: «CONTINUITÀ CON MARCHIONNE»

Stellantis, il nuovo piano è già vecchio Investimenti negli Usa, gelo sull'Italia

LUCIANA CIMINO

■ Arrivato con mesi di ritardo, il piano strategico di Stellantis non ha nulla di nuovo. Conferma, anzi, la tendenza del gruppo presieduto da John Elkann a concentrarsi solo sugli Stati Uniti, lasciando all'Europa un ruolo marginale. E all'Italia, dove l'ex Fiat è nata e pasciuta con sussidi statali, neanche quello.

Dall'*Investor day* di Detroit, la capitale dell'auto statunitense, l'amministratore delegato Antonio Filosa ha annunciato 60 miliardi di investimenti entro il 2030, 60 nuovi modelli in arrivo e 50 aggiornamenti di prodotto per accelerare la crescita e i profitti. L'obiettivo è una riduzione dei costi annuali di 6 miliardi di euro entro il 2028 e un flusso di cassa positivo entro il 2027. Il piano completo, che per Elkann è «ambizioso ma realistico», sarà pubblicato a dicembre ma le direttrici sono chiare: alleanze con

le società cinesi per colmare il ritardo sull'elettrico, grandi investimenti negli Usa e negli stabilimenti spagnoli e francesi, i resti all'Italia. In Europa la capacità di produzione sarà ridotta di oltre 800 mila unità, attraverso la riconversione di alcuni impianti in Francia e Spagna. Negli Stati Uniti, al contrario, l'incremento di produzione dovrebbe migliorare il tasso di saturazione all'80% nel 2030. Per questo sono stati destinati lì il 60% degli investimenti programmati. Progetti anche in Asia Occidentale e in Africa.

Per l'Italia, oltre all'annuncio della produzione di e-car a Pomigliano d'Arco (ma solo dal 2028) non c'è nulla di concreto. Nessuna risposta sulla sorte degli stabilimenti di Mirafiori, Cassino e Termoli. La promessa al governo di produrre un milione di veicoli in Italia, obiettivo fissato con il ministro delle Imprese Adolfo Urso, è rimasta sulla carta. Il ceo di

Fiat, Olivier François, a Detroit ha solo comunicato l'intenzione di realizzare una macchina per famiglie dal «concept super innovativo» e «disruptive» (dirompente) a partire dal 2029. Per l'economista della Scuola superiore di Sant'Anna, Andrea Roventini, il piano di Filosa «è in continuità con quello di Marchionne e conferma che Psa (Peugeot) ha acquisto Fca, come a suo tempo indicato dal *Financial Times*. Invece di rilanciare l'impresa, e quindi produrre vetture elettriche, cercano di massimizzare i profitti di breve termine attraverso le alleanze con i gruppi cinesi». La conseguenza sarà che «in Italia si produrranno meno auto e calerà ancora l'occupazione nel settore. Credo che il peggio per il nostro paese debba ancora arrivare», ha spiegato Roventini al *manifesto*.

Sconcerto dalla *Fiom Cgil*. «Gli investimenti si concentrano fuori dall'Europa e dall'Italia - hanno commentato Sa-

muele Lodi, segretario nazionale e responsabile settore mobilità e Ciro D'Alessio, coordinatore nazionale automotive del sindacato dei metalmeccanici - Il passaggio da una capacità produttiva da 4,65 milioni all'anno a 3,85 rischia di tradursi in una condanna alla cassa integrazione per migliaia di lavoratori del gruppo e l'assenza di una precisa collocazione dei modelli annunciati rischia di avere effetti drammatici sull'indotto e sulla componentistica». Anche per la Uilm bisogna «assolutamente evitare» che il piano «si traduca in chiusure o tagli del personale».

Per le tute blu le conferme della nuova Panda a Pomigliano, del quinto modello a Melfi e del nuovo Ducato ad Atesa sono «insufficiente a garantisce la risoluzione della crisi dell'auto». I sindacati, che chiedono da mesi a Giorgia Meloni di aprire un tavolo a Palazzo Chigi, annunciano mobilitazioni.



LAVORO POVERO “Vertenza Sud”, la Cgil si mobilita per il meridione

■ Ieri mattina è volata a Nisemi annunciando 150 milioni nel cdm di oggi tra sicurezza e indennizzi; nel pomeriggio è andata all'assemblea di Coldiretti a Brescia, una platea vicina al ministro Lollobrigida: mentre la premier Meloni cercava l'applauso, la Cgil l'accusava di aver abbandonato il Sud. La metà dei lavoratori poveri italiani (1,2 milioni) vive nel Mezzogiorno eppure il governo non ha avviato alcun progetto, non avendo altra visione che gli incentivi a pioggia. I dati diffusi ieri dalla Cgil durante l'assemblea nazionale «Una e indivisibile: l'Italia riparte dal Mezzogiorno» fotografano un paese diviso e smontano la narrazione delle destre sulla rimonta del Sud.

Il salario medio annuo nelle regioni meridionali si attesta a 18.148 euro, a fronte dei 24.486 euro della media italiana, con un divario del 25,9% e una riduzione del valore dei salari reali del 10,2%, rispetto al

2021. Anche tra i lavoratori a tempo indeterminato nel Mezzogiorno si registrano retribuzioni inferiori di oltre 6.400 euro rispetto al dato nazionale. La precarietà incide più al Sud che nelle regioni settentrionali: il 34,5% dei lavoratori ha un contratto a termine, il 43,6% part-time e il 56,5% svolge un'occupazione discontinua. A questo quadro si aggiunge lo spopolamento: tra il 2022 e il 2024 oltre 175 mila giovani hanno lasciato la loro regione per trasferirsi altrove, di questi la metà è laureata.

«Al sud si concentrano le contraddizioni del modello di sviluppo nazionale», ha spiegato Christian Ferrari, segretario confederale del sindacato, annunciando una nuova mobilitazione. «La questione meridionale deve essere una priorità, senza Mezzogiorno non c'è rilancio dell'Italia - ha detto -. È necessaria una scelta di campo netta: non incentivi occasionali e centralizzazione,

ma lavoro di qualità, sviluppo sostenibile e giustizia sociale». Punto fermo «il rifiuto di un modello legato all'economia di guerra».

Per il leader della Cgil Landini «serve un intervento pubblico diretto e scelte di investimento che portino all'insediamento di industrie e infrastrutture, che nel Mezzogiorno mancano. Basta investimenti a pioggia e grandi opere come il Ponte sullo Stretto, incapaci di rispondere ai bisogni reali dei territori». Per il segretario nazionale «la vera sicurezza non è armarsi ma l'indipendenza energetica». **lu. ci**



Undici milioni a rischio povertà allarme Istat su carovita e salari

Il Rapporto annuale racconta di lavoratori sempre più vecchi. Invece la Spagna cresce grazie a immigrazione e innovazione

di ROSARIA AMATO

ROMA

Tra il 2007 e il 2025 il Pil reale italiano è cresciuto dell'1,9%, quello di Francia, Germania e Spagna di quasi il 20%. Mentre le principali istituzioni economiche si interrogano sull'impatto della crisi in Medio Oriente sulla crescita 2026/2027, dall'analisi di periodo che emerge dal Rapporto Annuale Istat, presentato ieri mattina alla Camera dei deputati dal presidente Francesco Maria Chelli, emerge una stagnazione pluriennale dell'economia italiana, incapace da tempo di trovare una direzione. Una debolezza di fondo che spiega tutte le vulnerabilità del Paese, a cominciare dai salari che, nonostante i rinnovi contrattuali, mantengono ancora una perdita dell'8,6% del potere d'acquisto rispetto al 2019. Undici milioni di persone, il 18,6% della popolazione, a rischio di povertà, mentre oltre un quinto della popolazione dichiara di arrivare a fine mese con difficoltà e oltre un quarto non riesce a far fronte a spese impreviste. Persino la povertà energetica aumenta, sale al 9,1% rispetto al 7,7% del 2022, nonostante la spesa per il Superbonus

che ancora grava sui conti pubblici.

E le prospettive non sono certo di un miglioramento, con l'inflazione che ad aprile è già balzata al 2,8%, una fiammata che «è preoccupante», ammette Chelli. «Speriamo che il conflitto finisca e si riapra lo Stretto di Hormuz e tutto ritorni normale», aggiunge il presidente dell'Istat - ma se così non dovesse essere è chiaro che i valori dell'inflazione aumenteranno e a pagare maggiormente il conto dell'aumento dei prezzi saranno, come sempre, i ceti meno abbienti».

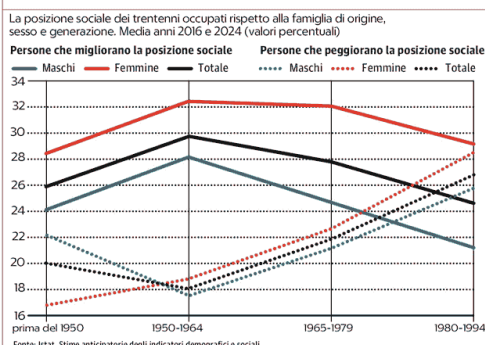
L'Italia è resiliente, rileva l'Istat, ma ha bisogno di un cambio di passo importante, che va dal potenziamento degli investimenti alla valorizzazione del capitale umano. Gli investimenti languono: la spesa in R&S è inferiore all'1,5% del Pil. La creatività che ha fatto grande il Made in Italy rimane: tra il 2005 e il 2025 le registrazioni di marchi italiani sono cresciute del 138%, ma le imprese fanno sempre più fatica a tradurle in motore di sviluppo. Neanche l'aumento dell'occupazione spinge la produttività, e del resto tra il 2019 e il 2025 è cresciuta solo del 4,3%, contro il 12,6% della Spagna, che ha puntato su giovani, innovazione e immigrazione. Mentre in Italia la crescita degli occupati è concentrata tra gli ultracinquantenni, e

«l'invecchiamento della forza lavoro frena l'innovazione», ricorda Chelli. Inoltre un giovane laureato su quattro è relegato in mansioni inferiori al suo titolo di studio: è anche per questo che nel solo 2025, il 10,4% dei dottori di ricerca formati in Italia si è trasferito all'estero.

Sulle emergenze del mercato del lavoro interviene il vicepremier Antonio Tajani: «Se facciamo più figli poi possiamo anche dire: riduciamo il numero dei migranti regolari che vengono a lavorare nelle nostre imprese. Ma se no, noi non abbiamo lavoratori». «Parole assurde», replica la senatrice del Pd Valeria Valente, ricordando che la denatalità «non è questione di volontà» ma «ha precise cause sociali». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Tajani: "Se facciamo più figli, possiamo ridurre la presenza di migranti" Il Pd lo attacca: "Assurdità"

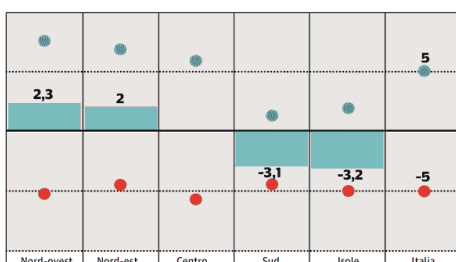
L'ASCENSORE SOCIALE ROTTO



I MIGRANTI COMPENSANO APPENA IL DECLINO DEMOGRAFICO ITALIANO

Tasso di crescita totale della popolazione residente per ripartizione geografica Anno 2025 (valori per 1.000 residenti)

● Tasso di crescita naturale ● Tasso migratorio ■ Tasso di crescita totale



Il Paese piegato dalle disuguaglianze a pagare il conto sono giovani e donne

Il report mostra l'ascensore sociale rotto: i trentenni stanno peggio dei loro genitori. E il lavoro di cura è ancora tutto femminile

IL CASO

di **MARIA NOVELLA DE LUCA**
ROMA

Ai margini ci sono loro, le donne e i giovani. Perché disuguaglianze di genere e un ascensore sociale al contrario - che per le nuove generazioni punta verso il basso invece che verso l'altro - raccontano un Paese che spreca il proprio capitale umano. E penalizza, anche nel confronto con il resto d'Europa, in particolare la Francia e la Spagna, proprio i giovani e il mondo femminile.

Nell'ampia fotografia dell'Istat che descrive un'Italia che fa sempre più fatica a proiettarsi nel futuro, i giovani, in particolare i Millennials, hanno visto restringersi le proprie possibilità di crescita e realizzazione. Mentre fino agli anni Sessanta era prevalente la mobilità sociale ascendente, oggi nella generazione nata tra il 1980 e il 1994, l'ascensore sociale discendente ha raggiunto il 27,1%, una quota maggiore rispetto a tutte le generazioni precedenti, e supera la mobilità che punta all'alto, ferma al 25%. Ed è infatti questa generazione che oggi mostra la maggiore difficoltà nel mettere al mondo dei figli e proiettarsi in un progetto familiare. Eppure, sottolinea, il presidente dell'Istat, Chelli, «la mobilità sociale è tuttora influenzata dall'intensità con cui le origini familiari condizionano le destinazioni occupazionali delle persone». In-

somma l'ambiente nel quale si nasce e il luogo dove si vive sono ancora in Italia ciò che fa la differenza. E se diminuisce nel nostro paese il numero dei Neet, giovani che non studiano né lavorano, il tasso di occupazione giovanile è cresciuto soltanto di 2,2 punti percentuali. Una progressiva marginalizzazione di quello che - appunto - dovrebbe essere il

capitale umano di domani, al quale si aggiunge anche il "sottoutilizzo" delle competenze. Tra gli occupati laureati di 25-34 anni, il 23,7% svolge professioni a bassa qualifica.

Poi ci sono le disuguaglianze storiche e dure a morire. Parliamo dei dati che riguardano il mondo femminile. Dove, racconta il rapporto Istat, il lavoro di cura è ancora quasi totalmente sulle spalle delle donne, dove le differenze salariali tra maschi e femmine continuano ad essere profonde, dove la conciliazione tra

maternità e professione diventa sempre più difficile. E dove, soprattutto, retaggi e resistenze culturali frenano tuttora le ragazze ad abbracciare quelle carriere scientifiche (Stem) che rappresentano oggi la porta per il futuro. E allora bisogna partire da un dato semplice quanto fondamentale: nel 2023 le donne di 25 anni e più hanno dedicato al lavoro familiare in media 4 ore e 44 minuti al giorno, a fronte di 2 ore e 6 minuti degli uomini, con un divario pari a 2 ore e 38 minuti. Ed è infatti la "povertà di tempo", ovvero la percezione di sentirsi sempre in

in affanno che nel 2023, affligge soprattutto le donne, la fascia 25-44 anni e le madri occupate. Il 26,4% si sente - perennemente - in affanno. Nelle coppie di occupati tra 25 e 64 anni, le donne svolgono ancora il 68,9 per cento del lavoro familiare totale, valore che scende al 66,0 per cento nei nuclei in cui la donna è laureata. Perché, ed è un dato sensibile, maggiori livelli di istruzione sono associati a maggiore consapevolezza di parità tra i generi. Il gap salariale è ancora altissimo. Le donne, in qualsiasi profilo si trovino, mostrano livelli retributivi più bassi rispetto ai colleghi. La differenza media è di oltre 2 mila euro in meno per le donne. Un'enormità. E nel 2025 il tasso di occupazione femminile è di circa 20 punti percentuali inferiore a quello maschile. Il gap di genere è più alto tra i laureati Stem, dove le donne presentano un tasso di occupazione e di retribuzione inferiore di 9,1 punti percentuali. Un segnale negativo che di fatto scoraggia - ancora - le ragazze nell'intraprendere carriere scientifiche e tecnologiche.



Istat, i numeri di un disastro

di **LINDA LAURA SABBADINI**

Una grande giornata ieri alla Camera dei deputati: di fronte al presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il presidente dell'Istat presenta il Rapporto annuale e apre le celebrazioni dei 100 anni di questa importante istituzione super partes che garantisce informazioni statistiche di elevata qualità, preziose per ispirare la politica. «Contare l'Italia è stato il nostro impegno per un secolo, contare per il futuro è la promessa che rinnoviamo oggi», ha affermato il presidente Chelli. Certo è che il Parlamento dovrebbe agire con la prossima finanziaria per garantire che ciò sia possibile, attraverso un consistente investimento di risorse per l'Istat, cosa che non è accaduta per molti anni. È interesse di tutti: cittadini, maggioranza e opposizione.

Il Rapporto annuale è assai ricco. Ne emerge un Paese a bassa crescita, con elevata esclusione sociale, scarsa parità di genere e non adeguata valorizzazione delle risorse giovanili. Un Paese con un pil reale che nel 2025 supera i livelli del 2007 di appena l'1,9 per cento, a fronte di quasi il 20 per cento di Francia, Germania e Spagna; dove cresce l'occupazione ma la povertà assoluta è raddoppiata nel 2012 e non è mai tornata ai livelli precedenti ed è aumentata ulteriormente nel 2020 e nel 2022; dove le donne non riescono a lavorare quanto vorrebbero, 53,8% il tasso di occupazione, ultimi in Europa; dove da dieci anni siamo fermi nella divisione dei ruoli nella coppia, con le donne più sovraccaricate di lavoro familiare dei loro partner.

Le donne assorbono ancora il 68,9% delle ore di lavoro familiare prodotte dalla coppia. Al Sud stanno peggio che al Nord come livello di asimmetria dei ruoli (76% contro 66%), ma la situazione non migliora neanche nel settentrione. Ma non possiamo meravigliarci. Che misure sono state adottate per aumentare la condivisione delle responsabilità familiari? E così, a fronte della crescita dei bisogni di aiuto delle famiglie di anziani soli e delle necessità di altri tipi di famiglie come le coppie con bambini o i monogenitori, crescono le persone che hanno dato aiuti informali. Si passa dal 26,5% al 34,3%. La grande risorsa di solidarietà tipica del nostro Paese ha svolto ancora una volta un ruolo di supplenza nel bisogno dei propri cari e il pilastro di questa cura era e resta il lavoro non retribuito delle donne.

E veniamo ai giovani. L'Istat ci documenta che per gran parte del Novecento il nostro Paese ha conosciuto una significativa mobilità sociale ascendente. Grazie alla crescita economica e

all'espansione delle professioni qualificate, i figli riuscivano a raggiungere condizioni sociali migliori rispetto a quelle dei genitori.

L'ampliamento delle classi medie e superiori aveva rappresentato uno dei principali motori di inclusione e di progresso sociale. Questo processo si interrompe bruscamente a partire dalla metà degli anni Novanta. Con il rallentamento della crescita economica si arresta anche l'espansione delle posizioni professionali più qualificate. Per le nuove generazioni le possibilità di miglioramento sociale si riducono drasticamente e il rischio di retrocedere rispetto alla famiglia di origine diventa maggiore della probabilità di avanzare. La percentuale di chi, della generazione nata tra il 1980 e il 1994, a 30 anni si trova in una posizione più bassa di quella del proprio padre alla stessa età è al 27,1% e in posizione più alta è al 25,1%. E questo non riguarda soltanto chi proviene dagli strati più svantaggiati, ma coinvolge anche i figli delle classi medie e medio-alte.

Le origini familiari influenzano ancora profondamente le opportunità di riuscita sociale, anche se meno di prima. Ma i giovani di oggi studiano di più dei loro genitori e ciò significa che il titolo di studio non garantisce un corrispondente avanzamento sociale e professionale. Molti sperimentano un forte disallineamento tra le competenze acquisite e il lavoro svolto, con una dispersione crescente di capitale umano che impoverisce non solo le traiettorie individuali ma l'intero Paese. E che spinge a espatriare. Anche guardando alle transizioni nel mercato del lavoro avvenute tra il 2024 e il 2025 emerge che l'entrata nell'occupazione dei giovani fino a 34 anni avviene nella maggior parte dei casi con un lavoro a termine (67,8%). Gli ingressi nell'occupazione come dipendente a tempo indeterminato riguardano solo il 26,6% dei casi. E allora non possiamo meravigliarci dei bassi livelli di fecondità del Paese, che poco hanno a che fare con una non volontà di avere figli, come progetto di vita, segnalato da pochissimi giovani, neanche il 3% del totale. Le motivazioni sono più complesse. La rete informale di aiuto è sotto pressione e i bisogni dei diversi tipi di soggetti rischiano di entrare in competizione uno con l'altro.

Siamo un Paese pieno di potenzialità e di capacità di resilienza che ha bisogno di valorizzare le risorse femminili e giovanili. Manchiamo da troppo tempo di una "visione-Paese" che metta al centro donne e giovani. È ora di disegnarla e attuarla. Le parole non bastano più.



Il futuro di Cassino legato a quello di Maserati

LA STRATEGIA

dal nostro inviato

AUBURN HILLS

La riorganizzazione dei marchi è uno dei tasselli del nuovo piano, unita all'abbandono della strategia del *full-electric*: sessanta nuovi veicoli e cinquanta aggiornamenti combineranno elettrico, ibrido e termico. Il 70% degli investimenti sarà concentrato su quattro marchi globali: Jeep, Ram, Peugeot e Fiat, assieme ai veicoli commerciali della divisione Pro One. I brand regionali – come Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo – vivranno sfruttando piattaforme condivise. Dse Lancia, brand strategici in Francia e in Italia, finiranno sotto il coordinamento di Citroën e Fiat. «Ogni marchio avrà un ruolo e uno spazio

chiaro», dice l'ad Filosa. Previsti cinque nuovi modelli per Fiat, sette per Peugeot, quattro per Opel, tre per Citroën, tra cui la nuova 2 Cv. Per Alfa Romeo, invece, l'obiettivo è presentare due nuovi modelli: un c-suv e uno speciale.

Nel nuovo assetto la definizione delle produzioni in Italia non è chiara. Un *work in progress* in attesa di una probabile nuova alleanza che interesserà il sito di Cassino. Nella fabbrica di Pomigliano d'Arco arrivano le e-car: piccole elettriche, sviluppate probabilmente con Leapmotor, che saranno vendute a 15mila euro con i marchi Fiat e Citroën, mentre a Melfi è confermato il modello in più rispetto al piano precedente, entro il 2030. Si tratta di una delle due nuove Alfa. Ad Atessa resta l'assegnazione del nuovo Ducato, una garanzia per lo stabilimento in provincia di Chieti. Sul fronte del lusso, invece, Maserati amplierà la gamma con due nuovi modelli: due berline di fascia alta che potrebbero interessare a livello produttivo lo sviluppo di Cassino. A farlo intendere è lo stesso Filosa rispondendo a una do-

manda a fine giornata: «Cassino ha un futuro. Si vedrà con il piano Maserati che presenteremo a dicembre». E poi: «Maserati è un elemento di successo industriale anche per Cassino. Ne parleremo a Modena a dicembre, stiamo lavorando per essere pronti su Maserati e, di conseguenza, su Cassino».

Il futuro della fabbrica laziale rimane un'incognita per i sindacati, così come lo sviluppo dei motori a Termoli. «Serve una missione per Cassino e il rilancio dei motori», dice la Uilm. La Fim parla di «passi avanti, ma servono risposte concrete su tutti i siti», mentre per la **Fiom** «il piano non brilla in Italia. Palazzo Chigi non può restare in silenzio».

– D. LON

Jeep, Fiat, Peugeot e Ram sono marchi globali: a loro andrà il 70% delle risorse programmate. A Opel e Alfa la qualifica regionale



John Elkann, presidente Stellantis



L'INDUSTRIA

Stellantis, il piano Filosa via a 60 nuovi modelli

CLAUDIA LUISE — PAGINE 20 E 21



Stellantis, 60 nuovi modelli e 60 miliardi di investimenti “Ambiziosi ma realistici”

L'ad Filosa presenta ad Auburn Hills le strategie al 2030: “Crescita di lungo termine”
Elkann: “Molto da fare, ma siamo fiduciosi sul futuro”. Obiettivo: 190 miliardi di ricavi

CLAUDIA LUISE
INVIATA AD AUBURN HILLS

Sessanta miliardi di investimenti e sessanta nuovi modelli entro il 2030. Questi sono solo i due elementi più evidenti della trasformazione profonda impressa dall'ad Antonio Filosa a Stellantis. Un cambio di strategia per il gruppo, testimoniato anche dalla scelta di presentare agli investitori il “FaSTLANe2030”, così si chiama il piano, nell'auditorium del quartier generale del gruppo ad Auburn Hills, vicino Detroit. Da questa prospettiva, si coglie subito la centralità del Nord America per il futuro di Stellantis. E la necessità di riformare in Europa la capacità produttiva, la struttura dei marchi e la transizione verso l'elettrico.

Il nuovo piano industriale punta ad accelerare «crescita e redditività» attraverso una revisione profonda della struttura del gruppo, delle piattaforme tecnologiche e della distribuzione geografica degli inve-

stimenti. Dei 60 miliardi complessivi previsti entro il 2030, il 60% sarà destinato a marchi e prodotti, mentre il restante 40% andrà a piattaforme globali, propulsori e tecnologie, con l'intelligenza artificiale destinata a diventare un elemento centrale lungo tutta la catena industriale. «FaSTLANe 2030 è il risultato di mesi di lavoro disciplinato in tutta l'azienda ed è progettato per guidare una crescita redditizia a lungo termine - spiega Filosa -. Con il cliente al centro di tutto ciò che facciamo, il piano raggiungerà il nostro scopo, quello di consentire alle persone di muoversi con i brand e i prodotti che amano e di cui si fidano, alimentato dalla nostra combinazione unica di punti di forza». Mentre il presidente di Stellantis. John Elkann defini-

sce quello presentato «un piano ambizioso ma realistico, sostenuto dalla responsabilità e da una profonda comprensione dei mercati in cui operiamo». Il gruppo lancerà oltre 60 nuovi veicoli e realizzerà 50 aggiornamenti di prodotto tra elettriche a batteria, ibride, plug-in hybrid, range extender e motorizzazioni tradizionali ad alta efficienza. Entro il 2030 metà dei volumi globali sarà prodotta su tre piattaforme mondiali, tra cui la nuova STLA One. Contestualmente, Stellantis punta a ridurre i costi annuali di 6 miliardi entro il 2028 e a tornare a un flusso di



cassa positivo dal 2027. Sul piano finanziario, Stellantis punta a portare i ricavi da 154 a 190 miliardi di euro entro il 2030 e a raggiungere un margine operativo del 7%, dopo il dato negativo registrato nel 2025 a causa degli oneri straordinari. La reazione iniziale della Borsa è stata prudente, con il titolo arrivato a perdere fino al 5% prima di chiudere in calo del 2%, mentre gli analisti hanno mantenuto valutazioni sostanzialmente neutrali.

Il piano ridefinisce anche la gerarchia interna dei marchi. Jeep, Ram, Peugeot e Fiat, insieme all'unità Pro One, assorbiranno il 70% delle risorse disponibili. Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo avranno invece un ruolo regionale, mentre DSe Lancia saranno integrate rispettivamente sotto Citroën e Fiat. La definizione completa della strategia per i singoli brand arriverà entro dicembre 2026. «Siamo in una posizione privilegiata per offrire valore, funzionalità e ac-

cessibilità. A questi vantaggi si aggiungono i benefici di accelerazione e amplificazione delle nostre partnership win-win» aggiunge l'ad. Proprio le alleanze industriali rappresentano uno degli assi centrali del nuovo corso. Con Leapmotor, Stellantis punta a condividere capacità produttiva negli impianti di Madrid e Saragozza, in linea con i futuri requisiti del "Made in Europe". Con Dongfeng Motor Corporation sarà avviata una nuova fase della joint venture cinese DP-CA, con la produzione di modelli Peugeot e Jeep destinati sia al mercato cinese sia all'export. È prevista anche una nuova joint venture europea controllata al 51% da Stellantis, con un primo progetto nello stabilimento francese di Rennes. Collaborazioni sono previste anche con Tata Motors e Jaguar Land Rover, mentre sul fronte tecnologico il gruppo rafforzerà le partnership con aziende come Nvidia, Qualcomm, Uber e Catl per soft-

ware, batterie, guida assistita e intelligenza artificiale.

L'Europa resta uno dei dossier più delicati. Il piano prevede una riduzione della capacità produttiva di oltre 800 mila unità attraverso riconversioni industriali e accordi con partner esterni. L'obiettivo è aumentare l'utilizzo degli impianti dal 60% all'80% entro il 2030, evitando però impatti occupazionali diretti nel manifatturiero. Parallelamente, Stellantis promette di accelerare drasticamente lo sviluppo dei nuovi prodotti, riducendo il time-to-market da 40 a 24 mesi.

Ma è il Nord America il vero centro della strategia di Filosa. Qui sarà destinato il 60% dei 36 miliardi previsti per marchi e prodotti. Stellantis punta a una crescita del fatturato del 25% e a un margine operativo dell'8-10%, con 23 lanci nei prossimi cinque anni tra nuovi modelli e restyling. «Il Nord America - dice Filosa - rappresenta la più grande opportunità di crescita per la nostra redditività. Abbiamo due obiettivi

essenziali: espandere la copertura del mercato e abbassare i costi». Il gruppo vuole entrare in cinque nuovi segmenti con modelli e van più piccoli, passando da una copertura inferiore al 60% dell'attuale mercato nordamericano a circa il 90%. Le stime prevedono un aumento dei volumi del 35% entro il 2030, fino a 1,9 milioni di veicoli venduti nella regione.

«Grazie alla disciplina sui costi, la crescita dei volumi si tradurrà automaticamente in aumento della redditività», assicura il ceo dal passaporto italiano e residenza in Michigan che promette davanti agli investitori di prestare massima attenzione «all'esecuzione» del piano: «La nostra direzione è chiara, il nostro viaggio è già iniziato» dice salutando gli investitori. —

La priorità è aumentare l'uso degli impianti europei dal 60% all'80%

Antonio Filosa

Ad di Stellantis

Grazie al rigore sui costi, la crescita dei volumi si tradurrà automaticamente in aumento della redditività

John Elkann

Presidente di Stellantis

Ci sono incoraggianti segnali che dimostrano come le azioni di Filosa e del suo team stiano producendo risultati

Il focus sul Nord America consentirà di aumentare la redditività



I PUNTI CHIAVE

Numeri e AI

- >60 lanci di nuovi veicoli
- 50 aggiornamenti significativi
- **Integrazione AI:** Entro 2030, **35%** Volumi annuali globali con almeno una tecnologia AI
- **+25%** copertura mercato
- **+35%** copertura powertrain

Investimenti



€ 60 miliardi
Investimento totale

Di cui:

Oltre **€ 24 Miliardi** in piattaforme globali, Propulsori, nuove tecnologie

Marchi e alleanze

Marchi globali

Jeep



FIAT

Partner strategici



LEAPMOTOR



DONGFENG



TATA



JAGUAR



LAND-ROVER

Fonte: Stellantis

Piano Enlarged Europe



Obiettivo

+15% Ricavi
Netti



Withub



Il top manager: "Non verrà chiuso nessuno stabilimento". Il Tridente nel futuro di Cassino

Avanti il piano Italia, Fiat brand globale e-car a Pomigliano e rilancio Maserati

LO SCENARIO

INVIATA A DAUBURN HILLS

La nuova Stellantis ri-parte dai marchi e mette Fiat al centro della strategia globale del gruppo. Nel piano "FaSTLANe 2030", presentato dall'amministratore delegato Antonio Filosa all'Investor Day di Auburn Hills, la casa torinese entra infatti nel ristretto gruppo dei quattro brand "globali" insieme a Jeep, Ram e Peugeot, quelli considerati dal gruppo con «maggiore scala e più alto potenziale di redditività».

La nuova organizzazione prevede cinque marchi "regionali" — Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo — destinati a concentrarsi soprattutto nei rispettivi mercati di riferimento. DSe Lancia saranno invece gestiti rispettivamente da Citroën e Fiat come marchi specializzati. La promessa, inoltre, è di rilanciare Maserati. Il marchio del Tridente avrà un posizionamento nel lusso puro, con due nuovi modelli di segmento E e il piano sarà svelato a dicembre a Modena. «Ogni brand di Stellantis svolgerà un ruolo chiaro nel rispetto dei nostri impegni», sottolinea Filosa, delineando una struttura più semplice e focalizzata rispetto al passato.

La scelta di promuovere

Fiat tra i marchi globali segna uno dei cambiamenti più significativi del nuovo corso. Il brand italiano avrà cinque nuovi modelli entro il 2030 e giocherà un ruolo centrale soprattutto nell'elettrificazione accessibile del gruppo. A Pomigliano d'Arco nascerà infatti dal 2028 la nuova e-car sotto i 15 mila euro, destinata inizialmente ai marchi Fiat e Citroën. Il progetto rappresenta uno dei pilastri della strategia europea di Stellantis, che punta ad aumentare la copertura del mercato nei segmenti A, B e C, quelli che valgono circa il 75% delle immatricolazioni nel continente.

«In Europa vogliamo rafforzare ulteriormente la differenziazione dei marchi e ampliare la copertura del mercato», spiega Filosa, che promette che «non verrà chiuso nessuno stabilimento». Il gruppo prevede per l'Europa allargata una crescita dei ricavi del 15% e un margine operativo compreso tra il 3 e il 5%. La competitività dovrà passare attraverso la nuova piattaforma STLA One, la riconversione industriale e una maggiore saturazione degli impianti. In Italia arriverà ad Atessa la prossima generazione dei large van. Per Alfa Romeo, il piano prevede due nuovi modelli entro fine decennio, tra cui un C-Suv,

che sarà prodotto a Melfi, e una vettura speciale. Anche i veicoli commerciali restano centrali nel piano industriale. Stellantis è oggi leader europeo e secondo costruttore mondiale nel settore dei commerciali leggeri con Pro One. «Entro il 2030 la nostra ambizione è diventare numeri uno nel mondo», spiega Emanuele Cappellano, coo di Stellantis per l'Europa allargata.

«Per quanto riguarda l'Italia, abbiamo recentemente rilanciato la produzione su larga scala nello stabilimento di Melfi con il nuovo modello ibrido Jeep Compass, aumentando progressivamente i ritmi produttivi e iniziando a registrare volumi di vendita significativi. A Melfi stiamo rafforzando ulteriormente la produzione con il lancio di nuovi prodotti: la Jeep Compass, la nuova Lancia Gamma, che presenteremo a breve, e un nuovo modello DS. Effettueremo inoltre il più importante investimento destinato a un nuovo prodotto nel settore dei veicoli commerciali di grandi dimensioni nello stabilimento di Atessa. In Italia lanceremo anche un nuovo modello Alfa

Romeo. A questo si aggiungono i numerosi nuovi modelli previsti per Pomigliano, a partire dalla Fiat Panda. Cassino ha un futuro, si vedrà con il piano Maserati che presenteremo a dicembre. Il piano Italia va avanti», assicura Filosa. Nessuna indicazione ulteriore, al momento, su Mirafiori.

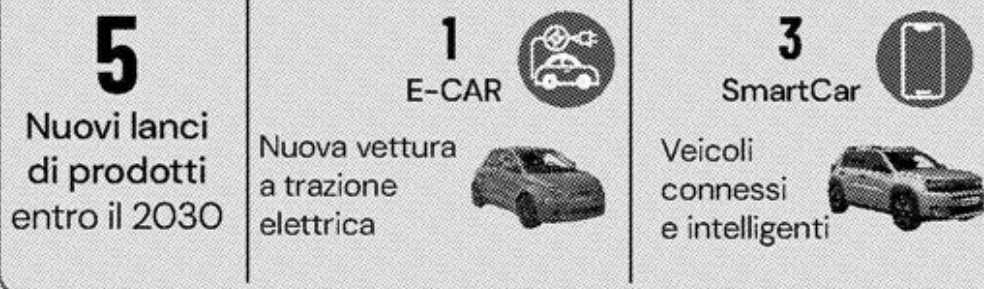
Ma il tema della riduzione della capacità produttiva preoccupa i sindacati che mettono in evidenza la mancanza nel piano di risposte concrete per tutti i siti italiani, in particolare per Cassino e Termoli. «Dobbiamo evitare tagli del personale socialmente inaccettabili» afferma la Uilm. La Fim chiede «una svolta positiva fatta di investimenti e nuovi modelli», mentre per la Fiom «le risorse si concentrano fuori dall'Italia. Palazzo Chigi non può restare in silenzio». CLA.LUI.—



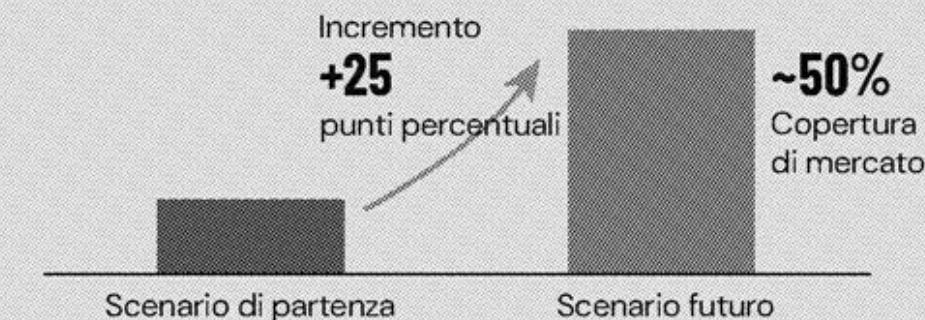
LA STRATEGIA

Lo sviluppo del marchio Fiat al 2030

Nuovi modelli e segmenti



Previsioni al 2030



Gli obiettivi del Gruppo per l'Europa: >90% quote di mercato

Withub



Le previsioni di Bruxelles: l'Italia ultima per crescita nel 2027

Guerre ed energia, la frenata del Pil Meloni avvisa l'Ue

La premier: nuova fase o diventerà irrilevante

di **Francesca Basso** e **Cesare Zapperi**

Doccia fredda per l'Italia dalle previsioni Ue. Il Pil nel 2027 crescerà solo dello 0,6, il peggior dato europeo. Dombrovskis: con Hormuz, aumenta il rischio di scenari al ribasso.

da pagina 2 a pagina 5

Pil, l'Europa rivede le stime Nel 2027 crescita allo 0,6%

Le previsioni: Italia ultima tra i 27. Dombrovskis: con Hormuz maggiori rischi di ribasso

dalla nostra corrispondente
Francesca Basso

BRUXELLES La guerra contro l'Iran scatenata da Stati Uniti e Israele presenta il conto all'Europa. Ieri la Commissione ha rivisto drasticamente al ribasso le previsioni di crescita dell'Unione europea mentre l'inflazione sale quest'anno rispetto alle stime macroeconomiche dello scorso autunno. Pesano l'impennata dei prezzi dell'energia, il crollo della fiducia di consumatori e imprese, la riduzione degli investimenti.

L'effetto si farà sentire sui bilanci degli Stati: la Commissione stima un peggioramento generale di deficit e debiti pubblici. In questo scenario, l'Italia è il Paese che corre meno tra i Ventisette oltre ad avere un debito pubblico in salita, che il prossimo anno toccherà il 139,2%, il peggiore dell'Ue davanti anche a quello della Grecia.

La strategia

I numeri per il momento non stanno spingendo la Commissione a cambiare la propria ricetta per fronteggiare la crisi energetica. La richiesta dell'Italia di maggiore flessibilità fiscale con la possibilità di estendere la clausola nazionale di salvaguardia prevista per le spese per la difesa anche all'energia, per finanziare tagli alle accise su benzina e gasolio, dovrebbe ricevere risposta dalla Commissione la prossima settimana.

Intanto il commissario Ue all'Economia Valdis Dombrovskis, rispondendo alle domande in conferenza stampa, ha invitato alla «prudenza fiscale», soprattutto i Paesi ad alto debito e questo perché «ora abbiamo uno spazio fiscale più limitato rispetto a quello che forse avevamo durante la crisi precedente» nel 2022.

Quanto alla richiesta italiana, la Commissione sta «valu-

tando le opzioni di politica economica per quanto riguarda la nostra risposta alla crisi energetica, quali elementi possano essere sul tavolo» e sta «facendo una valutazione su cosa si possa fare all'interno del nostro quadro fiscale». Per Dombrovskis le misure messe in campo devono essere «temporanee e mirate» perché «non devono contribuire a sostenere o a causare un aumento della domanda di combustibili fossili» perché «ci troviamo di fronte a uno choc dell'offerta» e quindi «non farebbe altro che con-



tribuire a mantenere alti i prezzi dell'energia sui mercati internazionali» e così facendo i governi finirebbero per «spendere ingenti somme di denaro con scarsi benefici».

Lo scenario

La Commissione europea non ha presentato lo scenario peggiore. Dombrovskis ha spiegato che le stime sono state fatte con analisi che prevedevano due date limite, una al 28 aprile e una al 4 maggio scorso, rispettivamente per le ipotesi esterne e per le politiche dei governi.

«Da allora, non c'è una soluzione evidente al conflitto in Medio Oriente e si è verificato il blocco dello Stretto di Hormuz — ha sottolineato —. Il conflitto continua, lo Stretto rimane bloccato e, da questo punto di vista, la finestra di opportunità per la normalizzazione delle condizioni di approvvigionamento si sta restringendo». Uno choc pro-

lungato dei prezzi dell'energia «probabilmente dimezzerebbe» le stime di crescita della Commissione.

La crescita

Il Pil dell'Ue è stimato in discesa dall'1,5% del 2025 all'1,1% di quest'anno, con la perdita di 0,3 punti percentuali rispetto alla proiezione delle previsioni dell'autunno (1,4%). La crescita dovrebbe risalire all'1,4% nel 2027. Rallenta anche l'Eurozona: dall'1,4% del 2025, il Pil quest'anno scende allo 0,9% dall'1,2% stimato in autunno e per il prossimo anno sarà all'1,2% dall'1,4%. Frenano anche i grandi Paesi. La crescita dell'Italia quest'anno cala dallo 0,8% stimato in autunno allo 0,5% e nel 2027 si attesterà allo 0,6%. Non bene nemmeno la Germania, prima economia europea, che dovrebbe crescere solo dello 0,6% quest'anno, in calo rispetto alla previsione autunnale dell'1,2%, mentre il

prossimo anno il Pil dovrebbe arrivare allo 0,9%. Ridimensionata anche la crescita della Francia allo 0,8% dallo 0,9% previsto in precedenza per quest'anno, nel 2027 il Pil si attesterà allo 0,9%.

L'inflazione

Corrono i prezzi al consumo. L'inflazione nell'Ue è data al 3,1% nel 2026, un punto percentuale in più rispetto alle previsioni precedenti, per poi scendere al 2,4% nel 2027. Nell'Eurozona, l'inflazione è stata rivista al rialzo al 3% nel 2026 e al 2,3% nel 2027, rispetto alle proiezioni autunnali rispettivamente dell'1,9% e del 2,0%. In Italia l'inflazione aumenterà al 3,2% quest'anno e diminuirà all'1,8% nel 2027. In Germania è stimata per quest'anno al 2,9% e al 2,7% nel 2027, in Francia al 2,4% e all'1,8%.

Deficit e debito

Il deficit dell'Italia dovrebbe

scendere dal 3,1% del Pil nel 2025 al 2,9% nel 2026 e nel 2027. Ma il rapporto debito/Pil è destinato ad aumentare ulteriormente fino al 139,2% nel 2027. Il deficit della Francia è previsto al 5,1% quest'anno e al 5,7% nel 2027. Il disavanzo tedesco aumenterà al 3,7% e al 4,1%: la Germania rientra tra i 13 Paesi che entro il 2027 avranno un deficit superiore al 3% (nel 2025 erano 10) e che rischiano di finire in procedura. Per Dombrovskis la soluzione è sempre «accelerare le riforme, eliminare gli ostacoli alla crescita e preservare la solidità delle finanze pubbliche».

La pagella

● Il 3 giugno la Commissione pubblicherà il pacchetto di primavera del Semestre europeo con le valutazioni di finanza pubblica e le raccomandazioni specifiche per ciascuno Stato membro, oltre alle decisioni riguardanti l'eventuale chiusura delle procedure per deficit eccessivo

● Oggi a Cipro si riuniscono i ministri delle Finanze dell'Eurozona e domani di tutti i Ventisette per discutere delle conseguenze della guerra in Iran e delle stime macro

Deficit

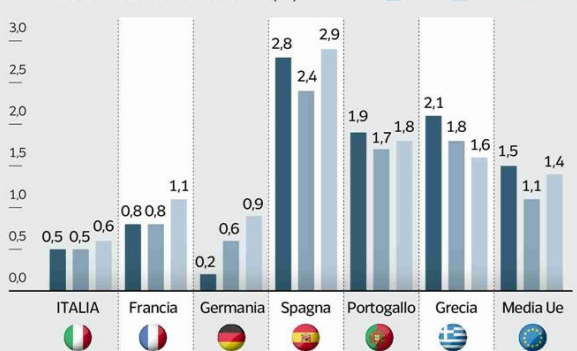
Entro l'anno prossimo ci saranno 13 Paesi su 27 con un disavanzo superiore al 3%

Flessibilità

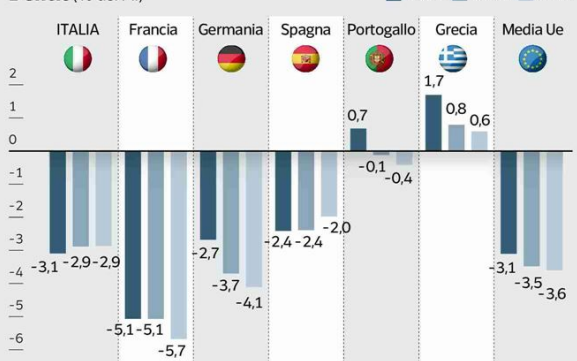
L'Italia dovrebbe ricevere una risposta dalla Commissione la prossima settimana

I dati macroeconomici

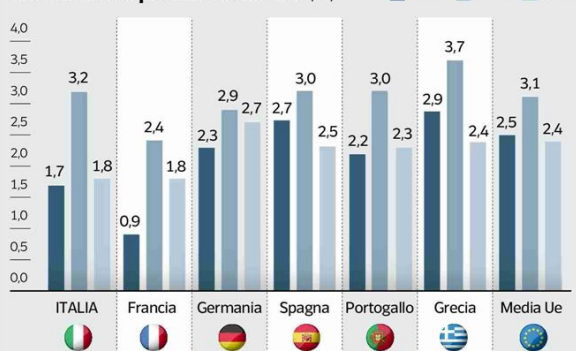
Prodotto interno lordo reale (%)



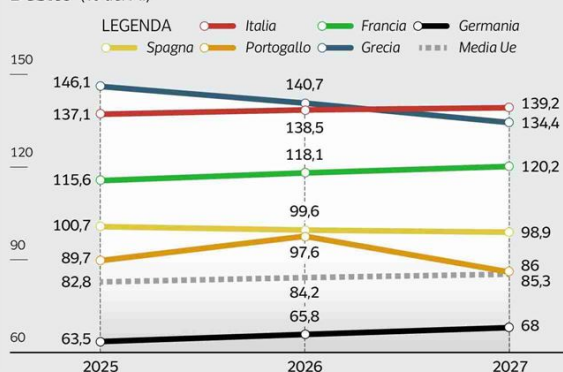
Deficit (% del Pil)



Inflazione dei prezzi al consumo (%)



Debito (% del Pil)



Fonte: Commissione europea

Corriere della Sera



«Basta alibi, si riparte solo con riforme strutturali»

Pasini (Confindustria Lombardia): facilitare le rinnovabili è l'intervento più urgente

di Rita Querzè

Giuseppe Pasini guida Confindustria Lombardia. Ha il pragmatismo senza fronzoli dell'imprenditore siderurgico del Nord (è presidente di Feralpi, gruppo dell'acciaio che sotto la sua guida è cresciuto anche in Germania). Lo intercettiamo all'aeroporto di Fiumicino, di rientro dall'assemblea privata della Confindustria nazionale.

L'Istat ha presentato il rapporto. E il quadro per l'Italia dà da pensare.

«Ho letto i resoconti già riportati online dai siti dei quotidiani. D'altra parte non c'è molto da stupirsi. Il rapporto mette in evidenza la resilienza della nostra economia. E questa è certamente una qualità della nostra impresa. Però non basta».

La Commissione europea ci dice che nel 2027 saremo il Paese a crescere meno di tutti dentro all'Unione...

«La situazione è andata aggravandosi con la crisi del Golfo, credo che su questo

Chi è



Giuseppe Pasini, classe 1961, è presidente di Confindustria Lombardia

Pasini è presidente di Feralpi group, azienda di Brescia che produce acciaio soprattutto per edilizia e infrastrutture

siamo tutti d'accordo. I prezzi del petrolio e del gas hanno ripreso a salire. E il rischio che questa situazione si trascini ancora nei prossimi mesi è molto alto. Ma questa è solo l'ultima delle emergenze. Nel 2022 è stata la guerra in Ucraina a fare schizzare al rialzo i prezzi dell'energia. Non possiamo pensare di vivacchiare sperando che l'ennesima emergenza rientri. Dobbiamo affrontare riforme strutturali per sistemare alla radice i nostri punti di debolezza».

Da che cosa partire?

«Beh, non ci sono dubbi: dall'energia. Va bene il decreto varato dal governo ma non basta, servono interventi strutturali. È vero, l'Europa ha dei limiti e deve intervenire su una serie di questioni. Ma anche noi dobbiamo fare i compiti a casa: abbiamo l'energia più cara dell'Unione. Oltre il 50% è ancora prodotta con il gas. Quindi costa tanto. E siamo costantemente dipendenti da altri Paesi».

Questa è la malattia. E la cura?

«Potenziare subito le rinno-

vabili. Il nostro presidente Emanuele Orsini non fa che ricordare che ci sono 4 mila concessioni ancora ferme. Serve più coraggio nell'individuare le aree idonee, le Regioni sono troppo prudenti. Inoltre Terna è indietro con gli investimenti sulle interconnessioni. Non è finita qui...».

Che cosa c'è ancora?

Minaccia inflazione

«A breve più inflazione e meno consumi. Bisogna affrontare le questioni alla radice»

«Ma le pare che se oggi un imprenditore mette un impianto fotovoltaico sul tetto del suo capannone debba aspettare 12-18 mesi per l'allacciamento? Eh dai, su!».

Ma Confindustria non era per il nucleare?

«Certo. Ma se va bene i primi impianti arriveranno tra 12-15 anni. Arrivarci fino ad allora! E in ogni caso il nucleare potrà coprire una quota del

15-20% dei nostri fabbisogni».

I dati di marzo sull'export per l'Italia sono stati migliori delle attese. Ci danno qualche speranza?

«Non fermiamoci ai piccoli segnali congiunturali. In Lombardia abbiamo registrato nei primi tre mesi dell'anno un rincaro dell'8,4% delle materie prime. Questo vuole dire che, se il conflitto nel Golfo non si ferma, questi aumenti si scaricheranno nella seconda metà dell'anno sui prezzi al consumatore. Si ridurranno gli investimenti e i consumi. Purtroppo è una catena di cause-effetti che conosciamo bene».

A parte gli shock legati alle guerre e all'energia, abbiamo anche un problema di competitività con la Cina su auto ed elettrodomestico. O, no?

«Certo. E non rientrerà quando saranno terminati i conflitti come tutti ci auguriamo. Aggiungerei che anche la dipendenza dalle piattaforme digitali Usa è una criticità. Dobbiamo reagire con un cambio di passo. Ora».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italia, resiliente ma senza slancio

Formazione e tecnologie i punti deboli

L'Istat: perso un milione di abitanti. Tajani: più figli e rinunciamo ai migranti regolari. Il Pd attacca

di **Enrico Marro**

ROMA Un Paese resiliente, ma in declino demografico, con ben 6,6 milioni di persone che, pur desiderandoli, hanno rinunciato ad avere figli, e pochi investimenti tecnologici. Fattori questi sui quali sarebbe urgente intervenire per conservare e migliorare il benessere di tutti. È questa la fotografia dell'Italia che emerge dal Rapporto annuale dell'Istat, l'istituto nazionale di statistica, che quest'anno compie cento anni.

Nella relazione svolta alla Camera, il presidente dell'Istat, Francesco Maria Chelli, ha così sintetizzato i contenuti di un lavoro che spazia dalla situazione economica a quella sociale: «Nell'ultimo anno l'economia italiana ha mostrato segnali di resilienza in uno scenario globale complesso». Ma «le potenzialità di crescita restano vincolate da criticità di lungo periodo, tra cui il modesto andamento della produttività», figlio del-

l'invecchiamento della forza lavoro (45,7 anni l'età media) e degli insufficienti investimenti in istruzione e innovazione tecnologica e digitale. Bastino due dati: nel 2025 il Pil italiano era superiore a quello del 2007 di «appena l'1,9%» mentre Francia, Germania e Spagna sono cresciute di «quasi il 20%»; negli ultimi dieci anni la popolazione «è diminuita di oltre un milione», da 60,2 a 58,9 milioni.

Welfare a rischio

Avanza la polverizzazione delle famiglie: il 37,1% sono composte di una sola persona, mentre i figli unici sono saliti a 8,2 milioni. Il declino demografico impone di «valutare con attenzione i rischi di sostenibilità per il sistema di welfare», dice Chelli.

Il caso spagnolo

In Italia il Pil è aumentato dello 0,5% nel 2025 e quest'anno difficilmente andrà meglio. Il caso spagnolo, di cui molto si discute, è stato approfondito nel Rapporto. Tra il 2022 e il 2025 la Spagna è cresciuta del 9% contro il 2,3% dell'Italia. Merito della

maggior spesa pubblica e dell'aumento della popolazione, «trainata dalla forte espansione della componente degli stranieri regolari (+22,3%; +4,6% in Italia)». Inoltre, in Italia, la crescita degli investimenti è stata «fortemente concentrata nelle costruzioni», mentre in Spagna nei «servizi a più elevato contenuto tecnologico».

Bene export e lavoro

La resilienza italiana si è dimostrata soprattutto sull'export, aumentato del 34% rispetto al 2019, più della stessa Spagna (+32,2%), della Francia (+18,5%) e della Germania (+17,5%). E l'occupazione, nello stesso periodo (2019-'25), è cresciuta del 4,3%. L'inflazione è in aumento per via del caro energia: il 9,1% delle famiglie è in povertà energetica (difficoltà a far fronte a queste spese) mentre 11 milioni di persone, dice il Rapporto, sono a rischio povertà. È vero, le retribuzioni contrattuali, nel 2024 e nel 2025, sono salite più dei prezzi, ma la perdita di potere d'acquisto rispetto al 2019 è ancora dell'8,6%. Male anche la produttività del lavoro, sa-

lita tra il 2015-'25, «di appena lo 0,2%» in media annua. Colpa di un aumento degli occupati, soprattutto nei servizi a basso valore aggiunto, cui non ha corrisposto un livello adeguato di investimenti in innovazione e digitalizzazione. La stessa intelligenza artificiale ha raggiunto nel 2025 il 16% delle imprese ma mancano gli specialisti per usarla.

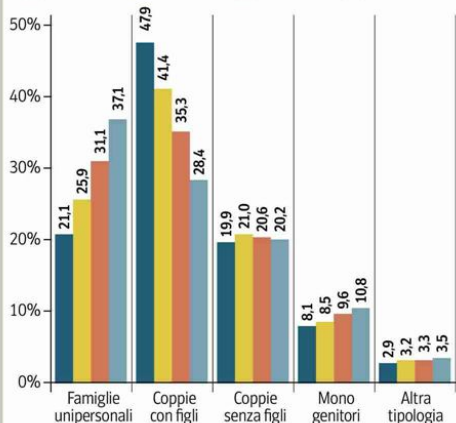
Polemica Tajani-Pd

«Se facciamo più figli poi possiamo dire: bene, riduciamo il numero dei migranti regolari, ma se no, noi non abbiamo lavoratori», ha commentato il ministro degli Esteri, Antonio Tajani. Replica Francesco Boccia (Pd): «La questione demografica non si risolve dicendo agli italiani di fare più figli. Servono politiche per sostenere le donne e i giovani. E più immigrazione regolare».

Le famiglie italiane e l'andamento dei loro redditi

Famiglie per principali tipologie (valori in %)

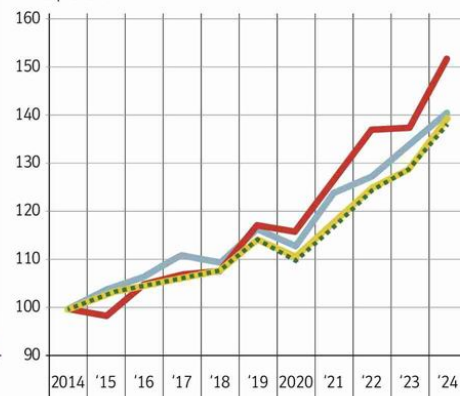
■ 1994-1995 ■ 2003-2005 ■ 2014-2015 ■ 2024-2025



Fonte: Istat

Reddito equivalente netto delle famiglie per classe sociale (valori medi a prezzi correnti)

■ A rischio di povertà ■ Meno abbienti ■ Ceto medio ■ Abbienti



Corriere della Sera



Piano da 60 miliardi per Stellantis

«Alleanze solide e 60 nuove auto»

L'ad Filosa: non chiuderemo stabilimenti. Per Cassino futuro legato a Maserati

dal nostro inviato

Andrea Rinaldi

DETROIT Risparmi, nuove fette di mercato e saturazione degli impianti anche grazie alle collaborazioni con i competitor. A quasi un anno dal suo insediamento da ceo, ieri a Detroit Antonio Filosa ha alzato il velo sul nuovo piano quinquennale di Stellantis FaSTLANe 2030, promettendo «nessuna chiusura di stabilimenti» e 60 miliardi di investimenti che al 2030 planeranno per il 60% in Nord America e per il 40% in Europa. Obiettivo: alzarne i ricavi rispettivamente del 25% e del 15%, in totale da 125 a 190 miliardi, grazie anche al lancio di 60 nuovi modelli. Trentasei miliardi (il 60%) verranno allocati su brand e prodotti, 24 miliardi (il 40%) sulle nuove piattaforme e le tecnologie come la StlaOne. Jeep, Ram, Peugeot e Fiat ricopriranno il ruolo di punta di brand globali, tanto che beneficeranno del 70% delle nuove risorse, mentre Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo si caratterizzeranno per un posizionamento regionale in una riorganizzazione che valorizza radici e attitudini globali; Ds e Lancia saranno gestiti rispettivamente da Citroën e Fiat. Per Maserati invece arriveranno due nuovi modelli di segmento E, ma la strategia sarà presentata a dicembre: fugata quindi ogni speculazione su una possibile cessione del Tridente.

«Si tratta di un piano ambizioso ma realistico, basato sulla responsabilità e su una profonda conoscenza dei mercati in cui operiamo», lo ha salutato il presidente di Stellantis, John Elkann. Tuttavia Piazza Affari non lo ha apprezzato e il titolo ha chiuso a -2% a 6,3 euro. «Con i partner strategici giusti, possiamo andare oltre»,

ha affermato Filosa. Il riferimento è alle partnership in arrivo con Jaguar Land Rover negli Usa, con Tata in India e con Dongfeng in Francia e Leapmotor in Spagna: queste ultime due in particolare permetteranno di compensare — tramite nuovi volumi, riconversioni e condivisione di impianti — un calo della produzione europea attesa a oltre 800 mila unità. Il *carmaker* stima così di far salire la saturazione degli stabilimenti dal

60% all'80% in 5 anni. Il Piano Italia di Stellantis «è pienamente in linea» con gli impegni assunti», rassicura Filosa e viene rafforzato con nuovi progetti industriali. FaSTLANe 2030 si compirà «senza chiudere alcuno stabilimento, né in Italia né negli altri Paesi europei». Per il nostro Paese il top manager cita infatti il rilancio della produzione a Mirafiori della Fiat 500 ibrida, che è in fase di aumento dei volumi, e il miglioramento produttivo a Melfi con la Jeep Compass, la prossima Lancia Gamma e un modello Ds. Filosa indica inoltre nuovi investimenti ad Atesa, «il maggiore investimento in un nuovo prodotto» attraverso i Large Van, oltre all'assegnazione di un'Alfa Romeo da lanciare in Italia. A Pomigliano d'Arco — rivela — arriveranno più modelli del programma E-Car. «Cassino ha un futuro legato al piano Maserati che presenteremo a dicembre».

Negli Usa invece l'incremento di produzione dovrebbe migliorare la capacità di utilizzo dal 60% al 90%. Qui il costruttore introdurrà 11 nuovi modelli e rinfrescherà i 12 già presenti abbandonando l'ibrido per un ritorno ai modelli popolari come la Jeep Cherokee. «Entreremo in cinque nuovi segmenti con il lancio di un nuovo pick-

up di medie dimensioni, un nuovo pick-up compatto e un nuovo modello di piccole dimensioni. Aggiungeremo un Suv compatto, raddoppieremo la presenza nei Suv di grandi dimensioni e introdurremo 7 nuove offerte accessibili, compresi alcuni modelli con prezzi inferiori a 30 mila dollari», specifica l'ad, sperando di invertire i sette anni di cali nelle vendite dovuti a sovrapproduzione e prezzi in ascesa. «Quindi non stiamo scegliendo tra crescita e redditività. Miglioreremo entrambe le cose insieme». Quanto al Vecchio continente, verranno svelati più di 25 nuovi prodotti e rinnovati altri 25: la copertura di mercato verrà migliorata così del 25%. Dei 50 lanci menzionati, la maggior parte riguarderà i segmenti A (minicar e city car), B (utilitarie) e C (berline di medie dimensioni). Nel dettaglio, Peugeot vedrà 7 nuovi modelli, Opel 4, Citroën 3 tra cui la nuova 2 Cavalli e Fiat 5 (Topolino, Tris, Quattrolino, Next Gen 500 e Pandina). Pure Alfa Romeo aggiungerà due nuove vetture. Con le 2 nuove Maserati, l'E-Car marchiata Citroën e Fiat a Pomigliano, il nuovo Ducato di Atesa e il C-Suv Alfa Romeo a Melfi le fabbriche italiane potrebbero vedersi allocate 5 altre vetture. Per la Fim-Cisl il piano Stellantis rappresenta «un passo avanti rispetto a una situazione di forte difficoltà». Il piano invece «è insufficiente e non garantisce la risoluzione della crisi dell'auto in Italia», denuncia la Fiom. «Dobbiamo evitare chiusure o tagli del personale», afferma la Uilm.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano a Detroit

Gli investimenti tra Usa ed Europa

- ✓ Il nuovo piano di Stellantis FaSTLANe 2030 prevede 60 miliardi di investimenti, il 60% in Nord America, il 40% in Europa

Portafoglio semplificato

- ✓ Jeep, Ram, Peugeot e Fiat saranno brand globali, Chrysler, Dodge, Citroën, Opel e Alfa Romeo saranno marchi regionali

Fatturato e flusso di cassa

- ✓ Con il nuovo business plan Stellantis prevede di passare da 154 a 190 miliardi nel 2030 mentre l'anno prossimo sarà raggiunto il flusso di cassa positivo

