

ISTAT

Nel primo trimestre +1% di ore lavorate sul 2025

Nel primo trimestre l'input di lavoro, misurato dalle ore lavorate, è cresciuto dello 0,3% rispetto al trimestre precedente e dell'1% nei confronti del primo trimestre 2025. Nello stesso periodo il Pil è aumentato dello 0,3% in termini congiunturali e dello 0,8% in termini tendenziali.

Rispetto all'ultimo trimestre 2025, al netto degli effetti stagionali, il tasso di occupazione sale al 62,7% (+0,2 punti in tre mesi), quello di disoccupazione cala al 5,3% (-0,4 punti) e il tasso di inattività sale al 33,7% (+0,1 punti). Da notare che poi ad aprile, rispetto a marzo, aumenta il tasso di occupazione (+0,3 punti) e calano i tassi di disoccupazione (-0,1 punti) e di inattività (-0,3 punti). Nel confronto tendenziale prosegue, a ritmi meno intensi rispetto al trimestre precedente, la crescita del numero di occupati (+50 mila), si riducono i disoccupati (-394 mila) e aumentano gli inattivi (+320 mila). Le ore lavorate

per dipendente tra gennaio e marzo diminuiscono in termini congiunturali (-0,3%) e aumentano in termini tendenziali (+0,1%); rispetto al primo trimestre 2025, cala la cassa integrazione (-0,3 ore), scendendo a 7,7 ore ogni mille ore lavorate.

—G.Pog.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Bankitalia alza la stima d'inflazione al 3,1%

Congiuntura

Per Via Nazionale prezzi più vivaci rispetto ai calcoli degli altri analisti

Gianni Trovati

ROMA

Mentre prova finalmente a prendere davvero forma un'intesa fra Usa e Iran, le nuove proiezioni diffuse ieri da Bankitalia rivedono al rialzo un'inflazione, al 3,1% quest'anno contro il 2,6% ipotizzato ad aprile, che poi si attenuerebbe con una certa lentezza, al 2% (era l'1,8% due mesi fa) atteso il prossimo anno e all'1,9% attribuito al 2028. Questi

tassi, sottolinea il documento della Banca centrale, «sono superiori alle stime della maggioranza degli analisti sia per il 2026 sia per il 2027» (a maggio l'inflazione su base annua misurata dall'Istat è arrivata comunque al 3,2%). Mala contraddizione rispetto al possibile rasserenamento in Medio Oriente non c'è.

Perché una stabilizzazione dello scenario nel Golfo non sarebbe in grado di normalizzare in fretta i prezzi energetici, a cui è appeso l'intero quadro macroeconomico. E la situazione resta fluida al punto da lasciare spazio nell'analisi a due scenari alternativi peggiori. Nel più grave, quello «severo», l'aumento dei prezzi al consumo misurato dall'Ipca volerebbe al 4,2%, spinto da un petrolio più caro del 60% rispetto allo scenario di base e da un costo del gas raddoppiato; nell'altro, etichettato come «avverso», la spinta aggiuntiva

sarebbe di tre decimali, al 3,4%.

Nei nuovi calcoli di Via Nazionale trova però spazio anche un'ipotesi più favorevole, basata su una discesa delle quotazioni energetiche più rapida delle attese, in cui comunque l'inflazione si ridurrebbe di soli due decimali rispetto allo scenario di base.

Il punto è che a dominare il quadro al momento sono ancora le incognite. E chi prova a scioglierle in base alle quotazioni dei futures vede i prezzi dell'energia «aumentare significativamente nel 2026, per poi diminuire gradualmente nel corso del successivo bi-

6

Atteso un +2% l'anno prossimo e un +1,9% nel 2028: nelle ipotesi più favorevoli taglio limitato a due decimali

ennio», come si legge nella nota.

Su questi presupposti, Bankitalia stima che «il prodotto rimanga sostanzialmente stabile nel resto dell'anno e torni a espandersi gradualmente dall'inizio del 2027». L'esercizio coordinato con l'Eurosistema, che si fonda sulle informazioni congiunturali disponibili al 27 maggio, indica per quest'anno una crescita del +0,5%. Ma alla luce della revisione al rialzo di un decimale del Pil del primo trimestre indicata dall'Istat nei conti economici del 29 maggio, il dato va aggiornato a +0,6%. La linea tracciata da Banca d'Italia per quest'anno corre quindi lungo la stessa rotta indicata dal Governo, che pure in base ai dati emersi finora punta a una lieve crescita anche fra aprile e giugno (Sole 24 Ore di giovedì). Il consuntivo, però, dipende dall'evoluzione a Hormuz e dintorni, e dalle conseguenze che produr-

rà sulle dinamiche dei prezzi.

Per il momento, le ipotesi di fondo guardano a un rallentamento, seguito da una modesta ripresa a partire dal prossimo anno.

Nelle proiezioni di Bankitalia si comporta così per esempio il commercio internazionale, che per rinverdire deve attendere l'accelerazione della domanda estera attesa fra 2027 e 2028; e lo stesso accade in ambito nazionale alla spesa delle famiglie; che ha sostenuto la piccola crescita aggiuntiva registrata fin qui, ma pare ora destinata a rimandare addirittura al 2028 una ripresa percepibile.

Il deterioramento della domanda interna, nello sfortunato incrocio con l'aumento dei costi di finanziamento determinati dalla (fin qui piccola) stretta monetaria anti-inflazione, tirerebbero un colpo di freno anche sugli investimenti; compensato però dall'onda lunga del Pnrr e dalle transizioni digitale ed energetica con i loro effetti sul consolidamento del capitale produttivo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le ipotesi alternative

4,2%

Scenario «severo»

Nell'ipotesi peggiore formulata da Bankitalia, con una nuova impennata dei prezzi di petrolio e gas, l'inflazione Ipca salirebbe al 4,2%, cioè 1,1 punti sopra la stima di base. Nello scenario più favorevole, si fermerebbe al 2,9%. Nelle proiezioni è poi elaborato uno scenario «avverso», cioè intermedio fra quello di base e quello «severo», che vede un'inflazione quest'anno al 3,4%. In tutti i casi, il rallentamento ipotizzato nel biennio successivo non sarebbe rapido.

Stellantis, Renault e Volkswagen chiedono la difesa dell'auto Ue

Industria

Lettera a tutti i parlamentari europei: c'è il rischio di una ulteriore involuzione

Chieste con urgenza misure che possano chiudere il gap di competitività con i cinesi

Lello Naso

Il Made in Europe può essere uno strumento per ridare competitività all'industria automobilistica europea a patto che sia chiaro, credibile e semplice, ma soprattutto realistico e praticabile. Altrimenti, rischia di rivelarsi un boomerang per i produttori del Vecchio Continente. Nella lettera che Renault, Stellantis e Volkswagen hanno indirizzato a tutti i parlamentari europei traspare la preoccupazione dei tre produttori per l'andamento e la possibile ulteriore involuzione del mercato dell'auto in Europa. E traspare l'urgenza di adottare misure che possano chiudere il gap di competitività che si è aperto negli ultimi

anni nei confronti dei brand cinesi. Un divario dovuto alle lacune tecnologiche e ai costi «energetici, di produzione e normativi persistentemente elevati», si legge nella lettera, che hanno penalizzato l'industria del Vecchio Continente.

Non c'è tempo da perdere, non si possono più commettere errori e non si possono sprecare occasioni come quella dell'Industrial Accelerator Act (Iaa), presentato a febbraio scorso dalla Commissione europea, che prevede il Made in Europe. In Europa, si legge nella lettera, si vendono ancora tre milioni di auto in meno rispetto al periodo pre-Covid. In Cina - il documento non lo dice ma i dati sono eloquenti - ogni anno si producono circa 29 milioni di auto, di cui solo 22 milioni vengono commercializzate nel mercato interno. Potenzialmente ci sono circa 7 milioni di auto cinesi che ogni anno vanno a caccia di compratori nel mondo. A prezzi molto più competitivi di quelli delle case europee perché frutto di costi, come noto, notevolmente più bassi. Le strategie dei brand di Pechino saranno ancora più aggressive e l'Europa, allo stato attuale, rappresenta il mercato più aperto, aggredibile e vulnerabile.

Ad aprile scorso, le vendite dei marchi cinesi (esclusa Leapmotor che

in Europa è in joint venture con Stellantis) hanno raggiunto quota 83 mila unità, poco meno di Renault (98.055), Stellantis (159.147) e Volkswagen (266.139), i tre autori della lettera.

Iaa e Made in Europe sono un'occasione per stimolare la domanda di beni meno inquinanti, compresa l'auto, realizzati nel Vecchio Continente. Ma se non si riconosce prima di tutto lo status quo, il divario normativo e di costi Ue-Cina, sarà difficile spingere e attrarre investimenti e conservare all'Europa «il ruolo di potenza automobilistica globale», come recita la lettera. Renault, Stellantis e Volkswagen lo scrivono chiaramente: «Abbiamo bisogno di un meccani-

Stellantis.

Una delle fabbriche francesi del gruppo, a Mulhouse

smo che favorisca le auto e l'industria europee e rafforzi l'ecosistema automobilistico della Ue. Questo meccanismo deve essere semplice, facile da implementare e controllare». Ma deve essere anche coordinato con gli altri provvedimenti sistemici per il settore, come il regolamento per l'abbattimento delle emissioni, per evitare duplicazioni che si traducano in un ennesimo aggravio di costi.

I produttori propongono modifiche al provvedimento presentato dalla Commissione. Made in Europe dovrà essere solo un veicolo con almeno il 70% di contenuto di valore prodotto in Europa. L'obiettivo è «creare un quadro normativo finalizzato a garantire che il 70% dei veicoli venduti in Europa provenga per il 70% da Paesi della Ue». Prevedere anche di abbassare dall'85% al 70% la quota minima della produzione con requisiti Made in Europe per estendere gli incentivi all'intera flotta del singolo brand.

Gli aiuti non dovrebbero limitarsi a essere misure difensive «per compensare i costi», ma «incentivare attivamente la localizzazione e il reshoring». Anche delle batterie, soprattutto delle auto di piccole dimensioni, per rendere le elettriche più accessibili grazie a una catena di fornitura europea.

Sull'assemblaggio del veicolo, i produttori chiedono che siano stabiliti parametri chiari e stringenti per evitare che semplici operazioni di avvitatura siano considerate attività di produzione alla stregua di stampaggio, saldatura e verniciatura.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA PROPOSTA

Il Made in Europe

I produttori propongono modifiche al provvedimento presentato dalla Commissione Ue. Made in Europe dovrà essere solo un veicolo con almeno il 70% di contenuto di valore prodotto in Europa. L'obiettivo è «creare un quadro normativo finalizzato a garantire che il 70% dei veicoli venduti in Europa provenga per il 70% da Paesi della Ue». Opportuno anche abbassare dall'85% al 70% la quota minima di produzione con requisiti Made in Europe per estendere gli incentivi al singolo brand.

6
il Made in Europe dovrà essere solo su veicoli con almeno il 70% di contenuto prodotto in Europa

METALMECCANICI

Palombella lascia A capo della Uilm arriva Davide Sperti

Il congresso della Uilm a Bari ha eletto ieri all'unanimità Davide Sperti come successore di Rocco Palombella, che ha guidato il sindacato per 16 anni. Entrambi arrivano da Taranto e proprio la vertenza infinita dell'ex Ilva sarà uno dei primi banchi di prova per Sperti, che è stato a capo della Uilm della città dell'acciaio dal 2022 al 2025, prima di diventare segretario organizzativo nazionale. Palombella era entrato diciottenne nell'allora Italsider dove ha lavorato 35 anni a partire dal 1973. Il suo erede sarebbe nato dieci anni dopo. «Da una città che è la capitale di una Repubblica fondata sullo sfruttamento, la città degli invisibili, noi continue-

remo a farci vedere», ha promesso Sperti dopo l'elezione. Il nuovo segretario si è impegnato a proseguire sulla rotta tracciata dal predecessore, a partire da ex Ilva, Electrolux e Stellantis. «Raccoglio un'eredità importante e sono consapevole delle sfide che abbiamo di fronte. Viviamo un tempo segnato da profonde trasformazioni: la transizione ecologica, la rivoluzione digitale, l'intelligenza artificiale, le crisi industriali aperte e i cambiamenti geopolitici stanno ridefinendo il mondo del lavoro e dell'industria» ha assicurato Sperti. «Non possiamo più limitarci a gestire le emergenze: serve una politica industriale che abbia finalmente una visione e che compia scelte concrete. Serve più corag-

gio», ha detto dal palco. Sulla vertenza Ilva, che ha sempre seguito in prima persona, ha evidenziato che «se otto governi non sono stati in grado di assumersi delle responsabilità, allora il nostro interesse è il destino dei lavoratori, che viene prima del destino dello stabilimento». Sperti ha iniziato la sua esperienza lavorativa nell'industria metalmeccanica nel 2007 nell'allora Alenia Composite a Grottaglie (Taranto), ricoprendo ruoli sia in ambito tecnico che nei reparti di staff produttivi. «Il futuro non si aspetta: si costruisce. E noi - ha concluso - vogliamo costruirlo insieme alle lavoratrici e ai lavoratori, nelle fabbriche, nei terri-

tori e in tutti i luoghi in cui si decide il destino dell'industria italiana». CLA. LUI. —



Neo eletto Davide Sperti è il nuovo segretario della Uilm



L'appello dei big dell'auto: «Il 70% di componenti da filiere made in Europe»

La lettera di Renault, Stellantis e Volkswagen alle autorità Ue

di **Andrea Rinaldi**

L'auto europea chiede a Bruxelles di riportare al centro dell'agenda politica l'industria delle quattro ruote. Ieri Stellantis, Volkswagen e Renault — che rispettivamente con 2,4, 2,9 e 1 milioni rappresentano il 60% della produzione su quattro ruote del Vecchio continente — hanno inviato una lettera agli europarlamentari di Strasburgo in cui si impegnano a sottoscrivere un impegno comune sul piano «Made in Europe»: con una semplice equazione — «70:70 nell'UE27» — chiedono un quadro volto a garantire che il 70% dei veicoli venduti dai *carmaker* nella regione provenga per il 70% dei suoi componenti (e della progettazione) dai 27 Paesi Ue. La cornice normativa invocata servi-

rebbe a premiare i produttori che localizzano la produzione e mantengono il design dei veicoli nel continente. «Vogliamo garantire che l'Europa rimanga la potenza globale nel settore automobilistico», hanno affermato i tre gruppi in una dichiarazione congiunta. «Abbiamo bisogno di un meccanismo che favorisca le auto e l'industria europee, e questo meccanismo deve essere semplice, facile da attuare e da controllare».

Volkswagen, Stellantis e Renault suonano dunque la sveglia alla Commissione Ue, che a marzo ha presentato la bozza di regolamento «Industrial Accelerator Act» per potenziare la manifattura — portarla cioè dal 14,3% del Pil al 20% entro il 2035 — e che ancora stenta a concretizzarsi. La stessa Acea rilevava come lo scopo ultimo del regolamento, la decarbonizzazione del settore, possa rendere i costi di produzione incontrollabili.

Ma non sfugge che la lettera sia anche un tentativo per proteggersi dall'avanzata delle vetture cinesi a buon mercato, e allo stesso tempo sfruttarla. Come sta facendo Stellantis con Leapmotor in alcuni suoi impianti. Di qui la necessità di lasciare il 30% di componenti a case estere.

«Il marchio “Made in Europe” dunque non dovrebbe limitarsi a compensare i costi, ma incentivare attivamente la localizzazione e il *reshoring*. Ciò significa un sostegno forte e mirato alle batterie europee, una flessibilità pragmatica — soprattutto per le auto di piccole dimensioni — e politiche che rendano i veicoli elettrici più accessibili, costruendo al contempo una catena di approvvigionamento europea resiliente», scrivono i tre costruttori. Si tratta quindi di proteggere un settore che in Europa dà lavoro a 13 milioni di persone. Per questo si chiede un «quadro realisti-

co» e non meri slogan. «Made in Europe» deve sostenere la competitività, attrarre investimenti e riconoscere «il divario di costi che dobbiamo affrontare rispetto ai concorrenti globali», come nel caso dell'alto prezzo dell'energia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I protagonisti



François Provost, amministratore delegato di Renault. Il gruppo ha registrato nel 2025 un fatturato di 57,9 miliardi di euro, in crescita del 3,0% (e 4,5% a tassi di cambio costanti). Il margine operativo è di 3,6 miliardi di euro, ossia il 6,3% del fatturato del gruppo



Antonio Filosa, amministratore delegato del gruppo Stellantis, che ha chiuso il 2025 con ricavi netti pari a 153,5 miliardi di euro (in calo del 2%). Ma la seconda metà dell'anno scorso ha visto un miglioramento della crescita del fatturato del gruppo



Oliver Blume, amministratore delegato del gruppo Volkswagen. Il fatturato 2025 si è mantenuto sostanzialmente stabile a 321,9 miliardi di euro (-0,8%). Il gruppo ha venduto 9 milioni di veicoli nel 2025, in linea con il 2024



Il dopo Palombella

Sperti nuovo segretario Uilm: «Ripartire dai lavoratori»

di **Michelangelo Borrillo**

Non lo nasconde, anzi ne va fiero. Davide Sperti, 42 anni, eletto alla guida della Uilm, è un predestinato: raccoglie l'eredità di Rocco Palombella perché il segretario uscente lo aveva da tempo individuato come suo delfino.

«Eppure mi trovavo spesso a ripetere: non vorrei stare nei panni di chi prenderà il suo posto. Non era un timore, perché la paura non fa parte del dna dei sindacalisti. Ma consapevolezza di una grande responsabilità perché viviamo un tempo segnato da profonde trasformazioni: la transizione ecologica, la

rivoluzione digitale, l'intelligenza artificiale. In un Paese, il nostro, che non ha una politica industriale». Sperti, fin da lunedì, è atteso da un battesimo di fuoco: alle 10 incontrerà il responsabile europeo di Stellantis: «Chiederemo garanzie sulla saturazione di tutti gli stabilimenti produttivi in Italia, a partire da Termoli e Cassino. Perché non si possono cancellare con un colpo di spugna fabbriche che sono stati luoghi non solo di sacrificio ma di pane quotidiano per intere generazioni». Come sta avvenendo per Electrolux, l'altro appuntamento in agenda lunedì, nel

pomeriggio. «Anche in quel caso diremo no all'isolamento delle lavoratrici e dei lavoratori rispetto alla globalizzazione dei mercati e al dumping commerciale della Cina. Non si possono tradire le famiglie. Ma al governo diremo anche che non possiamo più limitarci a gestire le emergenze come quella dell'ex Ilva: serve una politica industriale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Occupazione record, tasso al 62,7% Nel trimestre creati 67 mila posti

I dati Istat sul lavoro. Bankitalia: crescita debole. Nello scenario più severo recessione nel 2027

di **Andrea Ducci**

ROMA Cresce l'occupazione ma la ricchezza del Paese fatica a tenere il passo. I dati Istat segnalano nel primo trimestre un mercato del lavoro con un numero di occupati record (in totale 24,2 milioni, con 67mila nuovi posti nel primo trimestre dell'anno rispetto al trimestre precedente), nel frattempo Bankitalia rivede le stime di crescita del Prodotto interno lordo per il 2027. L'anno prossimo la previsione è di un +0,4% (rispetto alla precedente indicazione di +0,5%), per il 2026 gli economisti di Bankitalia si aspettano una conferma di quanto indicato nei mesi scorsi, con un aumento della ricchezza prodotta nel Paese dello 0,5%. «La crescita rimarrà contenuta sia quest'anno sia il prossimo, per tornare a rafforzarsi nel 2028», quando, segnalano da Palazzo Koch, dovrebbe raggiungere +0,9%. A pesare nel breve termine sarà l'indebolimento della domanda interna, rallentata dal rincaro dell'energia e dall'incertezza innescata dall'attuale scenario geopolitico.

Non a caso, l'analisi di Bankitalia prefigura ed esa-

mina due ulteriori ipotesi, la prima con un contesto «avverso» e l'altra con uno «severo», a fare la differenza sarà l'eventuale accelerazione del prezzo dell'energia, petrolio e gas. In caso di escalation, con il prezzo del greggio superiore del 60% rispetto alle stime dello scenario macroeconomico di base, il Paese finireb-

be in recessione. «A questi incrementi si accompagnerebbero un ulteriore aumento dell'incertezza e un forte indebolimento degli scambi internazionali», constata Bankitalia, confermando che la crescita del Pil risulterebbe inferiore di circa 0,4 punti percentuali nel 2026, di quasi 1,5 punti nel prossimo anno e

di oltre mezzo punto nel 2028. Tradotto vuol dire che con una brusca accelerazione dei beni energetici (lo scenario «severo» descritto da Bankitalia) il Pil risulterebbe negativo nel 2027 (+0,1% quest'anno, -1% nel 2027 e +0,3% nel 2028). Le previsioni dell'Istituto centrale si soffermano anche sul caro vita: la sti-

ma è che i prezzi al consumo aumentino del 3,1% nella media del 2026, in rialzo rispetto alle precedenti stime di +2,6%. Nelle proiezioni di Bankitalia l'inflazione del prossimo biennio segnerà +2% nel 2027 e +1,9% l'anno seguente. L'avvertenza è che «l'incertezza su queste proiezioni resta elevata».

Segnali meno allarmati arrivano dal mercato del lavoro, con un bilancio dell'ultimo anno che registra una crescita degli occupati di 50 mila unità, un calo dei disoccupati (sono 394 mila in meno) e, d'altra parte, un aumento di coloro che un lavoro non lo hanno e neanche lo cercano, che sono 12,5 milioni (in aumento di 320 mila unità). Le cifre emergono dai dati di Istat sul mercato del lavoro nel primo trimestre del 2026, con la conferma che il tasso di occupazione continua a crescere (è al 62,7%), toccando il livello più elevato dal 2004. Un ulteriore primato riguarda la disoccupazione scesa al 5,3%, mentre il tasso di inattività risale al 33,7%, tornando al livello del primo trimestre 2023. Continua il progresso del Sud, dove il tasso di occupazione si attesta al 50%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA