

I fringe benefit rappresentano il 55% del welfare aziendale

Osservatorio Edenred Italia. La quota sul totale delle prestazioni utilizzate dai lavoratori è più che triplicata rispetto al 2017, anche per i bonus fiscali

**Valentina Melis
Claudio Tucci**

Il welfare aziendale si conferma uno strumento utile anche per sostenere il potere d'acquisto dei lavoratori e i carichi di cura familiari. Quindi, non solo per aumentare fatturati e produttività. L'anno scorso le aziende con piani di welfare hanno erogato in media mille euro pro capite ai propri dipendenti per acquisti di beni e servizi, in aumento rispetto agli 840 euro del 2021, ai 920 del 2022 e ai 980 del 2024. È cresciuta anche la quota effettivamente utilizzata dai beneficiari, passata dal 79% del 2021 all'84% del 2025. Aschizzare in alto sono stati, in particolare, i fringe benefit, beni e servizi esenti da imposte e contributi entro soglie definite. Tra questi rientrano, ad esempio, i buoni acquisto e i buoni carburante. In nove anni il loro "peso" sul welfare aziendale è passato dal 16,2% del 2017 al 55,1% del 2025. Praticamente è più che triplicato, complice anche una normativa fiscale favorevole. Negli ultimi anni, infatti, la soglia di fringe benefit esente da imposi-

zione fiscale e contributi è progressivamente cresciuta, fino ad arrivare a mille euro per tutti i lavoratori dipendenti e 2 mila euro per i lavoratori con figli fiscalmente a carico (fino al 2027).

È questa, in sintesi, la fotografia scattata dall'edizione 2026 dell'Osservatorio Welfare di Edenred Italia, l'indagine annuale costruita sull'analisi dei comportamenti di utilizzo di 5.500 aziende e 870 mila beneficiari, che sarà presentata domani a Milano in occasione dell'evento Welfare Forum, e che Il Sole 24 Ore del Lunedì è in grado di anticipare.

Nell'indagine Ipsos Doxa - che affianca i risultati dell'Osservatorio con due survey condotte su mille dipendenti e 200 Hr manager di aziende con almeno 50 addetti - la prima preoccupazione dei lavoratori, oggi, è

proprio il costo della vita: il 41% è molto preoccupato per l'aumento dei prezzi e l'83% del campione ha ridotto almeno un'attività nell'ultimo anno a causa dell'aumento delle spese.

In quest'ottica i fringe benefit possono rappresentare una risposta positiva: sono infatti strumenti di welfare esentasse (entro le soglie citate) e vi rientrano, ad esempio, buoni acquisto e buoni carburante. Negli ultimi anni, la normativa ha ampliato oltre ai benefici fiscali anche il perimetro delle spese rimborsabili, includendo quelle sostenute dai lavoratori per le utenze domestiche, per gli affitti e per gli interessi sul mutuo della prima casa.

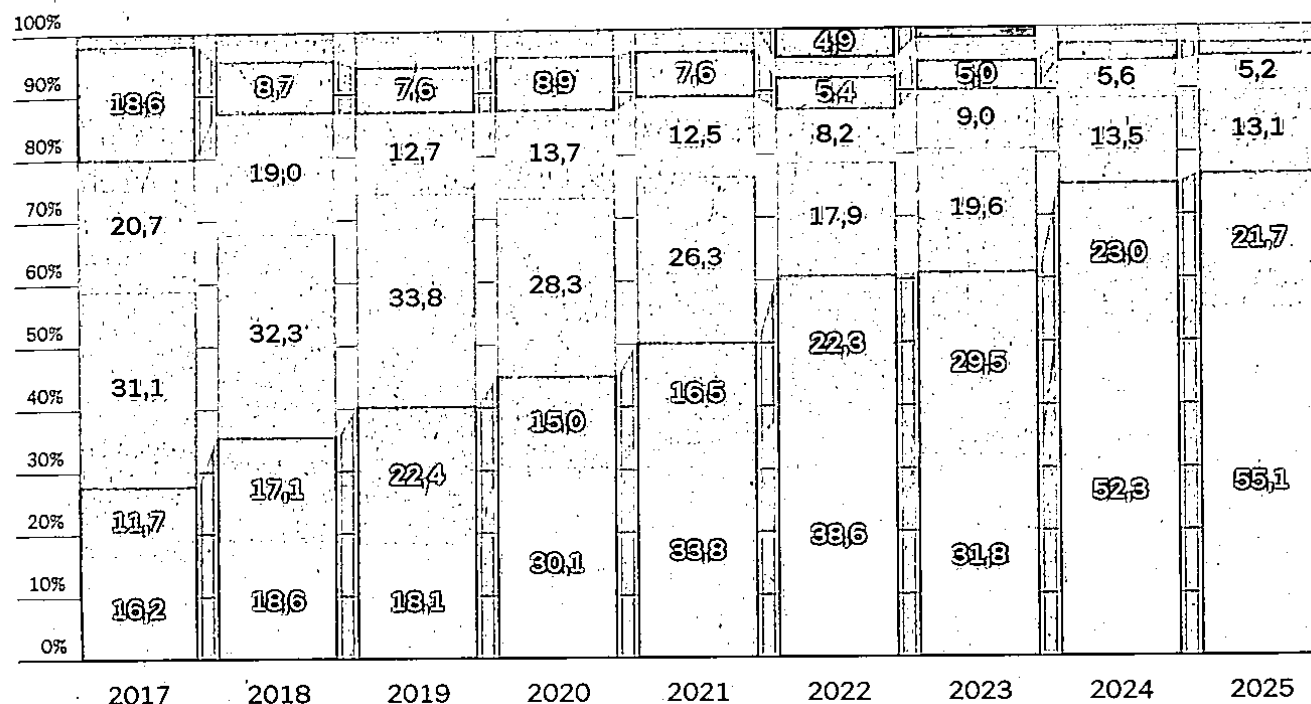
Con il miglioramento del regime fiscale, c'è stato un progressivo aumento del ricorso ai fringe benefit, originariamente nati come misura occasionale e di importo contenuto. Nel 2020, in concomitanza con il raddoppio della soglia di esenzione da 258 a 516 euro introdotto durante la pandemia, la quota dei fringe benefit sul totale del welfare utilizzato è passata dal 18,1% al 30,1% per cento.

6 Nel 2024 la crescita maggiore, dopo l'innalzamento a mille euro dell'importo esente (2 mila euro con figli)

La crescita

Come sono cambiate negli ultimi anni le quote di welfare aziendale destinate alle diverse voci di spesa.
Dati in percentuale

FRINGE BENEFIT AREA RICREATIVA RIMBORSI ISTRUZIONE PREVIDENZA INTEGRATIVA ASSISTENZA SANITARIA
MOBILITÀ ASSISTENZA AI FAMILIARI MUTUI E PRESTITI BUONI CARBURANTE



Fonte: Osservatorio Edenred Italia 2026

Nel 2024, con l'innalzamento della soglia esente a mille euro per la generalità dei dipendenti e a 2 mila euro per chi ha figli a carico, si è registrato il balzo maggiore della serie, da 31,8% a 52,3% in 12 mesi. C'è stato un arretramento solo nel 2023, quando la soglia di esenzione era tornata a 258 euro.

Accanto al potere d'acquisto, il welfare si sta rivelando una fonte d'aiuto anche per affrontare i carichi di cura, con il 75% dei lavoratori che ha dichiarato di avvertirne il peso; la percentuale sale all'84% tra coloro che assistono familiari anziani, non autosufficienti o fragili. Qui il welfare aziendale potrebbe però fare di più: i servizi alla persona

e ai familiari sono desiderati dal 20% di chi attualmente non ne dispone e dal 24% dei caregiver, ma vengono offerti soltanto dal 10% delle aziende.

Una spinta al welfare aziendale potrà arrivare con l'adozione della nuova certificazione sulla conciliazione tra vita familiare e lavoro (Prassi Uni/Pdr 192:2026), alla quale è legato lo sgravio contributivo fino a 50 mila euro all'anno per azienda, previsto dal Dl 62/2026 (il decreto Lavoro), che completerà questa settimana al Senato l'iter per la conversione in legge. La prassi annovera tra gli obiettivi premianti ai fini della certificazione la presenza in azienda di un piano di welfare strutturato, con bu-

dget dedicato per la famiglia. «Questa misura del decreto Lavoro - spiega Fabrizio Ruggiero, amministratore delegato di Edenred Italia - va nella direzione giusta perché, attraverso la certificazione Uni/Pdr 192, premia le imprese che investono nella conciliazione vita-lavoro. Il welfare aziendale è uno degli elementi presi in considerazione, come parte di una strategia strutturata. È la stessa indicazione che emerge dal nostro Osservatorio: il valore del welfare cresce quando è inserito in un progetto coerente e continuativo, costruito intorno ai bisogni delle persone e dell'organizzazione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Sicurezza sul lavoro, l'obiettivo è avere 1.700 ispettori in campo

I dati. Su 4.366 unità di personale ispettivo, i tecnici addetti ai controlli nei cantieri e nei luoghi dove si svolgono le prestazioni sono solo 949. Una selezione in corso dovrebbe portarne altri 750

Portare a 1.700 il numero degli ispettori sul campo, i cosiddetti "tecnici", che materialmente controllano cantieri e luoghi di lavoro per verificarne le condizioni sotto il profilo della salute e della sicurezza dei lavoratori. È questo uno degli obiettivi delle disposizioni degli ultimi anni, nel quadro di un rafforzamento complessivo dell'organico ispettivo, fino a circa 6 mila persone, tra Ispettorato del lavoro, Inps, Inail e Carabinieri dedicati a questo comparto.

Gli ispettori tecnici in forza all'Inl al 31 dicembre 2025 erano 949, per controlli da svolgere su tutto il territorio nazionale. Un concorso avviato a luglio 2024 ha l'obiettivo di portarne in dote altri 750. Il reclutamento non è semplice: si tratta di personale con competenze specifiche, a partire dalla laurea in ingegneria, architettura, chimica o fisica. A occuparsi della vigilanza sul lavoro sono oggi complessivamente 4.366 ispettori.

Il bilancio dei controlli nel 2025

L'attività di vigilanza svolta nel 2025 è stata sostanzialmente stabile rispetto a quella dell'anno precedente, con 157.381 accessi ispettivi, che includono i controlli sul lavoro e la vigilanza previdenziale e assicurativa, cioè della regolarità delle imprese sul fronte degli obblighi legati ai contributi e all'assicurazione dei lavoratori.

Le ispezioni sul fronte della salute e della sicurezza dei lavoratori condotte dall'Inl, compresi i carabinieri, sono aumentate del 3,9% rispetto al 2024 (51.928 i controlli del 2025). L'aumento degli accertamenti - fa notare l'Inl nella sua relazione sull'attività di vigilanza del 2025 - ha determinato un aumento degli illeciti accertati: sono state infatti rilevate 89.851 violazioni penali in materia di salute e sicurezza (+7,8% rispetto alle 83.330 del 2024).

I primi mesi del 2026

Se si guarda ai primi tre mesi del 2026, i dati forniti al Sole 24 Ore del Lunedì dall'Ispettorato nazionale del lavoro rivelano che le ispezioni avviate sono state quasi 37 mila, in crescita del 3,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre le violazioni rilevate sul fronte della sicurezza sono state oltre 24 mila, in crescita del 29,6% rispetto al primo trimestre 2025. Sempre nei primi tre mesi dell'anno, sono stati individuati quasi 4 mila lavoratori in nero (si veda l'infografica).

Gli infortuni sul lavoro

L'obiettivo di un aumento delle verifiche è anche incidere sul numero di infortuni sul lavoro: quelli denunciati nel 2025, secondo gli ultimi dati (provvisori) diffusi dall'Inail sono stati 597.710, in crescita dell'1,4% rispetto al 2024. Gli incidenti con esito mortale sono stati 1.085, quasi tre al giorno. Gli infortuni denunciati da studenti coinvolti nei percorsi di alternanza scuola-lavoro rappresentano una quota consistente del totale: sono stati oltre 80 mila. E anche gli infortuni in itinere, cioè quelli avvenuti nel tragitto da casa al lavoro o viceversa, sono stati 99.939.

Gli incidenti avvenuti a lavoratori nati in Italia sono diminuiti dello 0,5%, mentre per i nati all'estero aumentano del 3,7% per cento. Anche se le denunce presentate da lavoratori marocchini, romeni e albanesi restano le più numerose in termini assoluti - fa notare l'Inail - si registrano incrementi percentuali superiori al 15% fra lavoratori tunisini, egiziani e bangladesi. In generale, l'incidenza di infortuni a lavoratori

Le ultime verifiche e gli organici

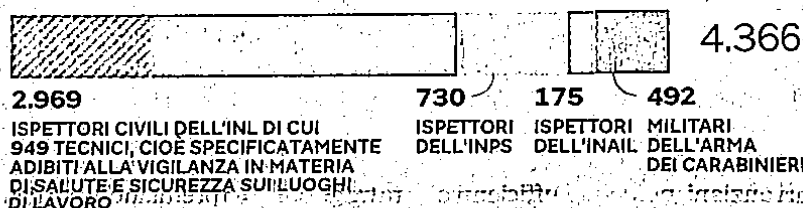
I CONTROLLI

I dati sulle ispezioni avviate nel primo trimestre 2026 in materia di caporalato e salute e sicurezza sul lavoro e il confronto con lo stesso periodo dell'anno precedente

	ISPEZIONI AVVIATE	VIOLAZIONI PRINCIPALI		
		LAVORATORI IN "NERO"	LAVORATORI TUTELATI VITTIME DI CAPORALATO (art. 603-bis C. P.)	VIOLAZIONI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA DEL LAVORO
1° TR. 2025	35.744	3.296	70	18.942
1° TR. 2026	36.977	3.916	100	24.558
VAR. %	+3,4	+18,8	+42,9	+29,6

GLI ISPETTORI

I numeri del personale ispettivo che si occupa della vigilanza sul lavoro (al 31 dicembre 2025)



Fonte: Ispettorato nazionale del lavoro

stranieri è salita dal 23,5% del 2024 al 24,3% del 2025. Praticamente, quasi un infortunio su quattro riguarda un lavoratore straniero.

La patente a crediti

Per contrastare il lavoro sommerso e irregolare in edilizia, il Dl 19/2024 ha introdotto dal 1° ottobre 2024 la patente a crediti: un documento obbligatorio per le imprese e per i lavoratori autonomi che operano nei cantieri temporanei o mobili. È un sistema basato sull'acquisizione di crediti, che punta a premiare le aziende virtuose in termini di prevenzione e gestione della sicurezza e salute sul lavoro, penalizzando, invece, le aziende meno attente. Da ottobre 2024 sono state rilasciate 479.020 patenti a crediti. Nel 2025 sono state rilevate 687 violazioni di committenti o responsabili dei lavori, che non avevano verificato il possesso del documento da parte delle imprese incaricate dei lavori. Le sanzioni elevate per l'assenza della patente a crediti sono state 1.088. Dal 1° ottobre 2024, sono state 14 le patenti a crediti revocate, e sei quelle sospese per infortuni con esito mortale o grave.

V.Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista. Danilo Papa
Direttore Ispettorato nazionale del lavoro (Inl)

Più controlli in agricoltura e indagini innovative contro il caporalato digitale

Valentina Mellis

Aumento del numero degli ispettori, rafforzamento dei controlli in agricoltura nei mesi estivi e tecniche innovative per contrastare il caporalato digitale. Sono le linee guida sulle verifiche dei prossimi mesi tracciate dal direttore dell'Ispettorato nazionale del lavoro Danilo Papa.

Direttore, quale effetto hanno prodotto i concorsi avviati per rinforzare il contingente degli ispettori tecnici, cioè quelli adibiti ai controlli sul campo, per la sicurezza nei luoghi di lavoro?
Negli ultimi anni il rafforzamento dell'attività ispettiva è stato accompagnato da un significativo incremento delle risorse umane. I 949 ispettori tecnici che si contano alla fine del 2025 costituiscono un numero già in sensibile crescita rispetto agli anni precedenti: nel 2021 erano 240. A questi si aggiungono ulteriori unità già assunte o da assumere nei prossimi mesi. Il concorso per 750 nuovi ispettori tecnici ha già consentito di immettere ulteriori 260 unità e in futuro continueranno di riuscire ad assumere gli altri 490. Il corpo ispettivo è destinato a crescere ancora grazie alla previsione, contenuta nel Dl 159/2025, di ulteriori 300 ispettori e 100

carabinieri. Infine, in seguito al ripristino dei ruoli ispettivi di Inps e Inail, l'articolo 2-ter del Dl 63/2024 prevede l'immissione di circa 500 unità ispettive.

Quale impatto ha avuto l'introduzione della patente a crediti per i cantieri?
Sulla patente a crediti, il dato più interessante è che molte imprese già operative hanno scelto di regolarizzarsi prima di presentare la domanda. In altre parole, la patente ha innescato un meccanismo virtuoso di autoregolazione, inducendo le imprese a verificare e adeguare la propria posizione in via preventiva. Questo conferma che lo strumento non è solo un presidio sanzionatorio, ma anche un efficace incentivo alla compliance spontanea. Inoltre, la novità introdotta con il Dl 159/2025, che prevede la decurtazione dei crediti nell'immediatezza a fronte della presenza di lavoratori "in nero", costituisce un forte deterrente a questo tipo di fenomeni, favorendo l'emersione e la regolarizzazione spontanea di situazioni irregolari.

Gli infortuni sul lavoro denunciati all'Inail nel 2025 sono stati 597.710, in aumento dell'1,4% rispetto all'anno precedente. E quelli mortali sono ancora oltre mille all'anno. Quali sono le azioni messe in campo per invertire questa tendenza?

Il tema infortunistico resta centrale e richiede un approccio integrato. Nel leggere i dati, tuttavia, è necessario considerarne correttamente il contesto: l'aumento degli infortuni in valore assoluto si colloca a fronte di una crescita significativa della platea degli occupati, che comporta una riduzione dell'incidenza infortunistica. Ciò non attenua in alcun modo la rilevanza del fenomeno: ogni infortunio rappresenta una persona e la sua rete di relazioni. Ma aiuta a interpretare correttamente i dati e a calibrare misure di prevenzione più efficaci. L'azione dell'Ispettorato si sviluppa su più direttrici. Da un lato, è stato rafforzato il volume dei



Danilo Papa. Direttore dell'Ispettorato nazionale del lavoro

controlli nei settori più esposti, come edilizia, agricoltura e industria, che nel 2025 registrano ulteriori incrementi delle ispezioni.

Dall'altro, l'attività è sempre più orientata in chiave preventiva e mirata, attraverso l'analisi del rischio e l'integrazione delle banche dati di Inl, Inps e Inail, che oggi possono contare anche sulle informazioni contenute nel Portale nazionale del sommerso, nel quale confluiscono anche le risultanze ispettive del Comando Carabinieri per la tutela del lavoro e della Guardia di finanza. Per il 2026 la programmazione prevede un ulteriore rafforzamento dei controlli nei comparti a più alta incidenza di infortuni, con verifiche sulle principali cause di rischio: attrezzature, organizzazione del lavoro, appalti e subappalti.

6

La decurtazione dei punti della patente a crediti se ci sono lavoratori in nero è un forte deterrente

Le filiere della moda, il lavoro tramite piattaforme digitali e l'agricoltura sembrano quelle dove più spesso si registrano casi di sfruttamento dei lavoratori, anche in ragione degli appalti. Quali le azioni in questi settori?

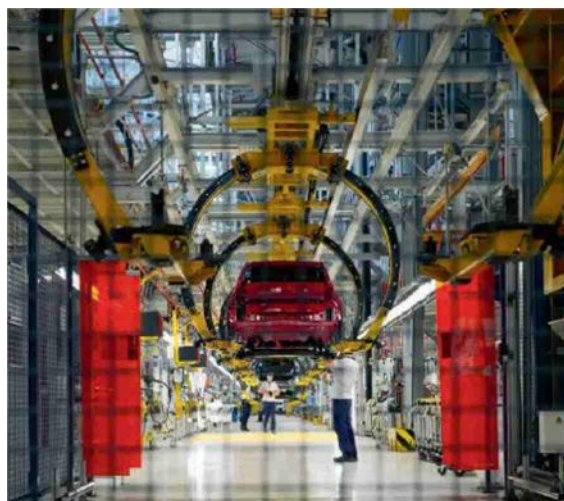
L'Ispettorato ha progressivamente rafforzato la propria azione nei settori più esposti. In agricoltura, nel 2025 c'è stato un incremento delle ispezioni del 13,5%, in una strategia strutturata di contrasto al lavoro sommerso e al caporalato. Abbiamo avviato per i mesi estivi una implementazione dell'attività di vigilanza in agricoltura, a partire dal mese di giugno. Per quanto riguarda le filiere produttive complesse, come quella della moda, l'attenzione è rivolta soprattutto ad appalti e subappalti e alla corretta ricostruzione dei rapporti di lavoro lungo la filiera. Si tratta di interventi spesso complessi e articolati, che consentono di aggredire fenomeni di sfruttamento lavorativo e intermediazione illecita con strumenti investigativi più incisivi rispetto ai controlli ordinari. In questo ambito, la collaborazione con l'Autorità giudiziaria si traduce in operazioni di alto profilo, sviluppate anche al servizio di importanti uffici giudiziari, come nel caso della Procura di Milano, contribuendo a rafforzare l'efficacia complessiva del sistema di contrasto. Sul versante delle piattaforme digitali, la programmazione 2026 prevede un rafforzamento degli interventi sul cosiddetto "caporalato digitale", attraverso strumenti di analisi avanzata e tecniche ispettive innovative, adeguate a intercettare forme di lavoro irregolare meno visibili ma in forte espansione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Da Fca a Stellantis, così è crollata l'auto italiana

■ L'eBook che racconta com'è stato possibile perdere prestigio, posti di lavoro, grandi quote di mercato, immagine dei marchi e ricerca. Tutti i dati di un disastro

© TUNDO A PAG. 11



L'EBOOK In uscita Dagli 1,4 milioni di auto realizzate nel 1999 (con la Punto), alle 213mila del 2025. Le tappe del disastro

Da Fca a Stellantis, così l'industria-auto italiana è crollata in pochi anni

» **Andrea Tundo**

Millenovecentonovantanove. Era l'anno del centenario. La Fabbrica Italiana Automobili Torino raggiungeva il secolo di vita. In salute ma non troppo, per l'epoca. A rileggere oggi cos'era il gruppo della famiglia Agnelli nell'ultimo tratto dello scorso millennio, però, sembra di vedere un colosso da far invidia. Mentre Carlo Azeglio Ciampi saliva al Quirinale, la Nato bombardava il Kosovo e il movimento No Global si prendeva la scena a Seattle, l'Italia produceva 1,4 milioni di autovetture nell'anno in cui Fiat lanciava la seconda se-

rie della Punto, disegnata nel suo Centro stile di Torino dopo aver affidato la prima versione a Giorgetto Giugiaro.

L'ultima grande utilitaria della casa automobilistica ha venduto oltre nove milioni di e-



semplici tra il 1993 e la sua scomparsa dalle concessionarie, inserendosi tra i modelli di maggiore successo nella storia del marchio torinese. Una popolarità grazie alla quale migliaia di operai lavorarono a pieno ritmo: la assemblarono, nel corso degli anni, le tute blu in primis di Melfi, quindi di Termini Imerese e Mirafiori. In alcuni periodi, le richieste del mercato portarono a coinvolgere anche i lavoratori delle fabbriche estere, come quella di Tychy, in Polonia.

UN'AUTO disegnata in Italia e prodotta in Italia da un marchio italiano era diventata il nuovo punto di riferimento europeo tra le utilitarie, quelle vetture pensate per fare grandi volumi, superando nelle vendite anche la Volkswagen Golf: piccole dimensioni, cilindrata ridotta, praticità ed economicità di prezzo e consumi, senza trascurare l'affidabilità. Costruite dagli operai anche per gli operai, insomma. Oggi le chiamano mass-market, auto destinate al mercato di massa. Le fabbriche italiane della Fiat però non ne sfornano quasi più. Il mondo delle auto è mutato, ma ancora più profonda è stata la trasformazione della Fiat, che all'inizio degli anni Duemila ha vissuto una grave crisi finanziaria, evolvendosi poi nel corso dei due decenni successivi prima in Fca per effetto della fusione con Chrysler nel 2014, quindi in Stellantis con l'aggregazione tra Fca e la francese PsA nel 2021 che ha creato un gruppo che nel 2024 aveva in mano circa il 5,5% delle vendite globali dietro solo a Toyota, Volkswagen e Hyundai-Kia. (...)

La lunga, tortuosa e dolorosa metamorfosi industriale e finanziaria della fu Fiat non è la protagonista di questo libro, per quanto la crisi attuale è ovviamente influenzata dalla coda lunga degli effetti di quelle scelte. Piuttosto, qui ci concentreremo su come il matrimonio tra Fca e PsA, celebrato dai protagonisti come una soluzione indolore, anzi positiva, per le fabbriche italiane abbia mostrato tutti i suoi limiti in meno di cinque anni. (...) Eppure, secondo i vertici di Stellantis, Torino resta il luogo dove "batte il cuore" dell'azienda, un'espressione che Elkann ripete e fa ripetere ai suoi in ogni occasione pubblica. Durante la presentazione al Lingotto della Topolino,

parlò delle "profonde radici" in Italia, di un "glorioso passato" e un "forte presente" di fronte al quale si stagliava un "futuro entusiasmante". Una specie di manifesto, che si scontra però con la realtà. Quella mini-car venne svelata a Torino, ma è prodotta in Marocco. I fatti sono più cocciuti degli slogan, per quanto questi ultimi possano essere suadenti e toccare le corde emotive.

I FATTI, dunque, raccontano che le fabbriche italiane di Stellantis stanno vivendo un tracollo produttivo storico, diventando sempre più marginali rispetto agli altri impianti europei ed extra-europei. I volumi sono crollati dagli 1,4 milioni di auto del 1999 alle

283.090 del 2024, che sembrava l'anno nero, il più orribile e irripetibile, e invece è stato subito battuto dal 2025 con 213.706 unità, dati della Fim-Cisl. In Italia non si producevano così poche autovetture dal 1954. (...) L'azienda continua a imputare lo stallo del post-Covid

alle regole europee sulla transizione verso l'elettrico e ai costi dell'energia in Italia, ma i dati di lungo periodo mettono in luce come l'arretramento della produzione sia in atto da un decennio e vada ricondotto in buona parte alle scelte di assegnazione dei modelli ai suoi vari stabilimenti in Europa. Una delocalizzazione in piena regola proprio di quelle auto mass-market che permettono di saturare la capacità produttiva degli impianti. Al momento in Italia solo Pomigliano d'Arco ha una vettura di questo tipo, la Pandina, che non a caso vale da sola quasi il 50% della produzione italiana. (...)

La traiettoria di Stellantis, va detto, è simile a quella seguita dai suoi competitor: si produce dove il lavoro costa meno, così da alzare i margini di guadagno. Una tendenza figlia della globalizzazione, favorita dal dumping salariale interno all'Ue, che ha subito un'ulteriore accelerazione in un momento in cui i prezzi di componenti, energia e logistica hanno vissuto uno shock legato alla pandemia e alla geopolitica.

Gli errori Delocalizzata la produzione delle vetture "mass market" Agli impianti italiani resta solo la retorica nostalgica di Elkann

I NUMERI

5,5%

IL MERCATO
È la quota delle vendite globali di Stellantis alla sua nascita nel 2021

9 MLN

LA PUNTO
Il numero di esemplari venduti da Fiat tra il '93 e la sua scomparsa dalle concessionarie



Il bivio dell'auto tra Cina e vincoli Ue

Le grandi case chiedono pragmatismo nelle politiche ambientali e la Commissione apre su biocarburanti e ibrido. Pechino va a caccia di stabilimenti in Europa
Longhin e Tito

➔ pag. 2-5

Ibrido, dazi e impianti l'auto si gioca il futuro

Stellantis, Vw e Renault chiedono pragmatismo alla Ue. E il Dragone va a caccia di stabilimenti

Diego Longhin

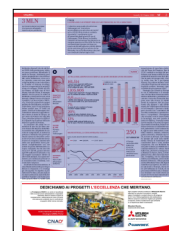
C' è un momento in cui la storia si divide in un prima e un dopo. Per l'automobile europea quel momento è arrivato. Mentre le linee di montaggio di siti come Wolfsburg, Cassino, Madrid girano a ritmi ridotti e si chiudono definitivamente i cancelli di altre fabbriche, come quelle Volkswagen di Dresda e Bruxelles, oppure si convertono, come lo stabilimento Stellantis di Poissy vicino a Parigi, a Bruxelles si decidono le sorti del futuro delle quattro ruote nel Vecchio continente.

Un futuro che sembrava già scritto e con date precise, come il 2035, l'anno in cui si sarebbe dovuto mettere al bando il motore termico nell'Ue. Paletti di una transi-

zione verso l'elettrico che si sta riscrivendo in corsa tra divisioni e veti incrociati, anche se Ursula von der Leyen sembra essersi convertita alla «neutralità tecnologica», dice. Ma aggiunge: «Non si può lasciare il mercato delle batterie alla Cina e l'Europa non può non avere una sua piccola elettrica». La proposta della Commissione? Spostare l'obiettivo di riduzione delle emissioni dal 100% al 90% entro il 2035. Questo permetterebbe la vendita di auto ibride e veicoli con carburanti sostenibili. E poi l'uso di crediti verdi per compensare la quota residua.

Le posizioni, tra i Paesi, sono differenti. I fronti sono due. Da una parte l'alleanza Italia-Germania che punta ad allentare le maglie, tenendo così in vita il motore termico. Linea completamente opposta all'asse franco-spagnolo che

vuole mantenere l'impostazione ortodossa, più dura rispetto alle modifiche proposte dalla Commissione guidata da von der Leyen. Poi ci sono i grandi costruttori, che prima hanno accettato la sfida e poi si sono resi conto che il mercato non li ha seguiti. L'elettrico, anche a causa dei prezzi delle e-car che ancora oggi oscillano tra un 25 e un 30% in più rispetto a una macchina termica, non ha sfondato.



Non solo. Si scontano ancora gli effetti della pandemia del 2020: siamo a 3 milioni di immatricolazioni in meno in Europa, dove nel 2025 si sono venduti oltre 13 milioni di mezzi, rispetto al 2019. Solo in Italia ne mancano all'appello 400mila. I produttori, che hanno fatto retromarcia rispetto ai piani hard di elettrificazione, chiedono ora più flessibilità, di non pagare le multe previste negli step intermedi da qui al 2035 e di non uccidere il motore termico. Per capire come finirà segnarsi una data sul calendario: il 4 novembre la commissione Ambiente dell'Europarlamento voterà il report di Massimiliano Salini (Ppe-Forza Italia). E il fatto che il dossier del Parlamento sia in mano a un italiano di centro-destra rimarca quanto l'Italia punti a far passare la sua linea. E il tema spacca anche la maggioranza Ursula: da una parte il Ppe e dall'altra S&D. Via libero definito alle modifiche? Tra la fine del 2026 e l'inizio del 2027, sempre che si raggiunga un accordo complessivo.

Dinamiche analoghe ma schieramenti differenti governano il varo dell'Industrial Acceleration Act, dove le norme che riguardano le quattro ruote sono cruciali: in futuro se si vorranno avere benefici o incentivi di qualsiasi genere nei 27 Paesi della Ue i veicoli dovranno essere assemblati in Europa e avere una quota di componenti realizzati nell'Unione di almeno il 70%. Pure su questo punto le visioni sono differenti. Non è un caso che i primi tre costruttori, Volkswagen, Stellantis e Renault, che da soli fanno il 60% della produzione, abbiano preso posizione difendendo il made in Europe, chiedendo però norme pragmatiche e vincoli flessibili, senza definizioni, a loro avvi-

so, capestro, come nel caso della componentistica: non è solo il fanale, il sedile o il sistema di airbag, ma deve comprendere la progettazione e lo sviluppo. Il fatto che Oliver Blume, ad della casa di Wolfsburg, Antonio Filosa, il manager italiano che ha preso le redini di Stellantis, e François Provost, ad di Renault, abbiano deciso di esporsi è positivo. Un buon viatico. Nell'Acca, il club dei costruttori europei guidato da Ola Källenius, ad di Mercedes-Benz, non c'è una posizione chiara perché non c'è unità sul punto. Al di là di Volkswagen, fra i costruttori tedeschi, leggi Mercedes e Bmw, il made in Europe, un po' come è avvenuto con i dazi alla Cina, potrebbe mettere in difficoltà i rapporti tra il settore dell'auto tedesca e quello di Pechino.

La posizione dei primi tre costruttori di auto ha poi fatto storcere il naso alle imprese della filiera convinte che, ampliando il concetto di componenti, si snaturi la portata e l'obiettivo del provvedimento voluto da Bruxelles: evitare che il Vecchio continente diventi terra di conquista commerciale delle case produttrici cinesi, perdendo completamente uno dei settori di punta dell'industria europea. Comparto che da solo vale circa il 7% del Pil, genera intorno agli 860 miliardi di fatturato e ha un impatto economico diretto di oltre mille miliardi. Occupazione? Intorno ai 14 milioni di persone se si considera tutto il sistema, concessionari compresi.

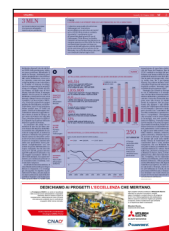
I costruttori cinesi incombono. E i dazi fissati da Bruxelles per riequilibrare la situazione e lo svantaggio dei marchi Ue rispetto ai produttori di Pechino, che per anni sono stati sostenuti da aiuti della Repubblica Popolare, non hanno prodotto grandi effetti. Le tariffe sulla importazione di macchine elettriche dal Paese del Dragone, fino al 35,3%, variabile a seconda del produttore, non hanno scalfito la com-

petitività di marchi come Byd, MG, che fa parte del gruppo Saic, Chery, Geely, Faw, Jac e poi Xpeng, Xiaomi, Anzi. Hanno indotto i cinesi studiare l'ingresso nel sistema industriale europeo. Insomma, aprire fabbriche per superare i dazi.

Strategia che il made in Europe in via di definizione e il trumpismo, che ha chiuso il mercato statunitense all'elettrico, potrebbero accelerare. Tanto che i brand del Dragone sono alla ricerca di stabilimenti da comprare, Byd sta guardando alla Spagna o agli stabilimenti che Volkswagen vuole lasciare in Germania, o provano a stringere accordi con i costruttori del Vecchio continente. La parola d'ordine è "coopetition". Neologismo che si traduce così: il cinese mette la tecnologia, non solo quando si tratta di elettrico, l'europeo mette la rete vendita e l'eccesso di capacità produttiva installata. Prima le alleanze servivano a condividere motori, piattaforme o reti commerciali, oggi il cuore delle intese è cambiato: elettrico, batterie, software, guida autonoma, divisione dei costi, accesso ai mercati. Così Chery ha puntato gli occhi sullo stabilimento Nissan di Sunderland per condividere linee e costi, mentre Leapmotor, che con Stellantis ha una joint venture per fabbricare e commercializzare le vetture fuori dalla Cina, produrrà a Saragozza e a Madrid e in futuro, forse, a Pogliano d'Arco, oltre che in Sud America. Dongfeng, che ha rilanciato l'intesa con Stellantis, avrà lo stabilimento di Rennes, e Filosa guarda anche all'indiana Tata e alla Jaguar Land Rover per gli Usa. Le carte sono sul tavolo e l'Europa, che ha oltre 250 fabbriche di veicoli, di cui poco meno di 100 di auto, è chiamata a decidere cosa vuole essere: un museo del Novecento industriale o un laboratorio del futuro.

IAA

L'Industrial Acceleration Act vincola gli incentivi al fatto che i veicoli siano assemblati nell'Ue e da qui arrivi il 70% dei componenti



ITAGLI

LA LINEA DELL'AUSTERITÀ PER LE CASE TEDESCHE, DA VW A MERCEDES

L'obiettivo resta quello di trasformare Volkswagen nel "costruttore automobilistico più attrattivo al mondo" entro il 2030. Ma la strada è costellata di austerità. La settimana scorsa all'assemblea degli azionisti il ceo di Volkswagen, Oliver Blume, ha ribadito l'obiettivo di centrare per fine decennio un margine operativo tra l'8 e il 10%. Sul fronte occupazionale il gruppo è in linea con il piano da 50mila tagli entro il 2030: 28mila uscite volontarie già concordate. Anche Mercedes, ha scritto *Bloomberg*, discuterà con i sindacati ulteriori tagli ai costi.



250

LE FABBRICHE

L'Europa vanta oltre 250 fabbriche di veicoli, di cui poco meno di un centinaio sono per le auto

① La Volkswagen con la livrea della Germania presentata per i Mondiali di calcio negli Usa Al centro Lothar Matthäus



NUMERI

AUTO, LE RELAZIONI CINA-EUROPA E LE QUOTE DI MERCATO DI PECHINO

161.514

i veicoli nuovi esportati dall'Europa alla Cina nel 2025, per un valore di 8,5 miliardi di euro: -43% sul 2024

1.105.806

i veicoli nuovi importati in Europa dalla Cina, per 15,1 miliardi di valore: +6,9% sul 2024

6,6

 miliardi di euro

il deficit della bilancia commerciale europea nei confronti della Cina, per l'automotive

7%

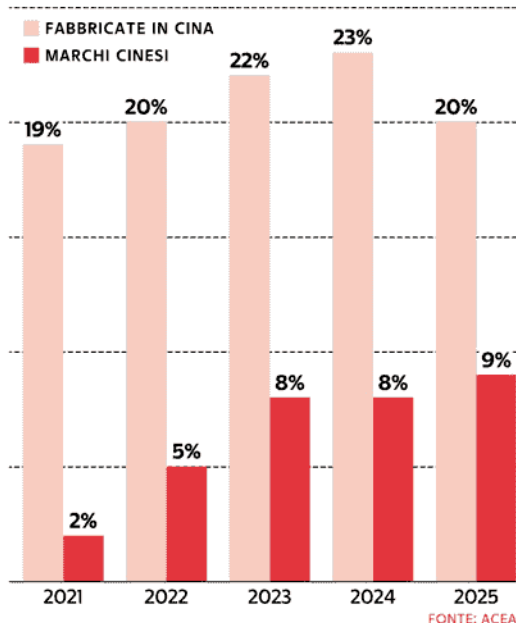
la quota di auto vendute in Europa nel 2025 "made in China"

20%

la quota di auto a batteria detenuta dalla Cina sul mercato europeo nel 2025

12%

la quota delle vetture ibride plug-in che fa capo a Pechino, lo scorso anno



3 MLN

Le immatricolazioni europee che mancano all'appello rispetto al pre-pandemia

90%

OBIETTIVO

La Commissione propone il taglio delle emissioni del 90% al 2035 (anziché del 100%) per salvare così i motori ibridi





FRANÇOIS PROVOST
Il ceo
del gruppo
Renault



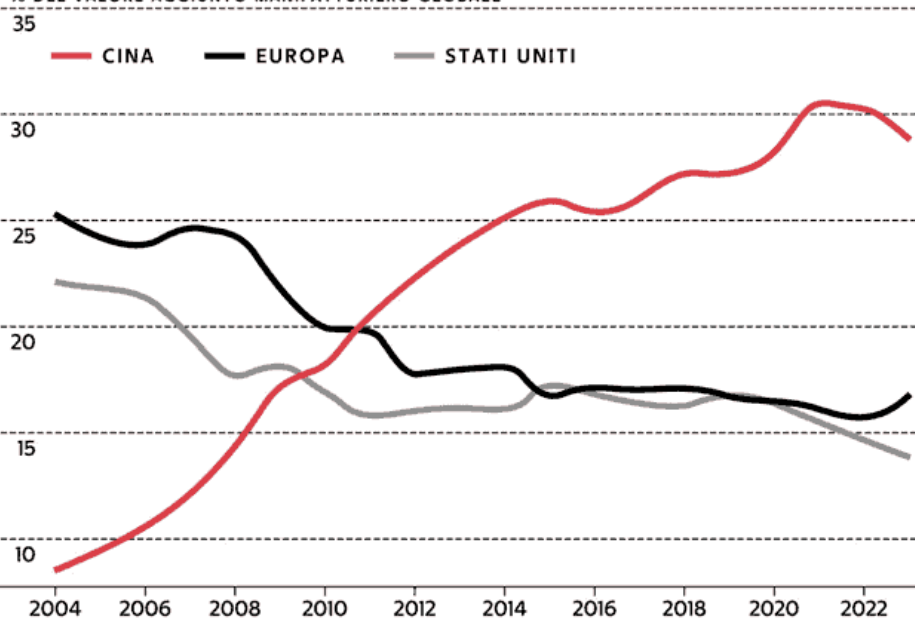
OLIVER BLUME
Numero
uno di
Volkswagen



ANTONIO FILOSA
Ha le redini
del gruppo
Stellantis

MANIFATTURA, LA CINA SOVRASTA USA E UE

% DEL VALORE AGGIUNTO MANIFATTURIERO GLOBALE

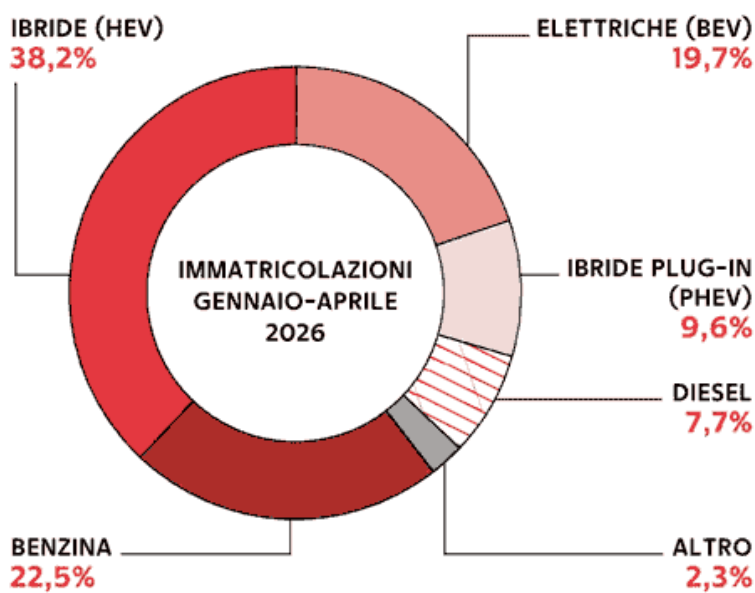


Fonte: World Bank



I NUMERI

LE MACCHINE VENDUTE IN EUROPA PER MOTORIZZAZIONE



Fonte: ACEA



Ecco chi sono gli evasori più incalliti

Dai ristoratori ai tassisti, le categorie a maggior rischio evasione per il Mef

Luigi dell'Olio

Da una parte medici, commercialisti, ingegneri e consulenti del lavoro; dall'altra ristoratori, tassisti, concessionarie di automobili e venditori ambulanti. Due mondi fiscalmente lontanissimi, misurati con lo stesso strumento – gli Isa, ovvero gli indici sintetici di affidabilità fiscale – e separati da divari di reddito dichiarato che, in alcuni casi, sfiorano il rapporto di uno a quattro.

Dalle dichiarazioni dei redditi 2025, relative all'anno di imposta 2024, emerge una mappa del rischio evasione confrontando i redditi dichiarati con quelli stimati per ciascuna categoria dall'Amministrazione finanziaria attraverso la pagella fiscale Isa.

Intanto c'è da dire che in termini generali il bicchiere si può vedere mezzo pieno, dato che la quota complessiva di contribuenti considerati affidabili secondo questo confronto è cresciuta di due punti percentuali rispetto all'anno precedente, arrivando al 46,7%. Ma a far vedere il bicchiere mezzo

vuoto è la constatazione che più della metà delle partite Iva italiane (per l'esattezza il 53%), ottiene ancora un punteggio inferiore a 8, la soglia a partire dalla quale generalmente scattano i benefici premiali. In fondo alla classifica dell'affidabilità fiscale ci sono i ristoratori, con appena il 29,2% di dichiarazioni che raggiunge o supera la sufficienza dell'Isa. E i numeri sui redditi dichiarati raccontano perché il Fisco guardi con tanta attenzione a questo settore: i ristoratori considerati fiscalmente virtuosi dichiarano in media 65.400 euro l'anno, mentre quelli con un punteggio insufficiente si fermano a 15.600 euro, poco più di mille euro al mese. Una cifra che per l'Agenzia delle Entrate equivale a un campanello d'allarme difficile da ignorare.

Un'altra categoria ad alto rischio è quella dei gestori di concessionarie di auto e moto, con il 31,2% di dichiarazioni considerate affidabili. Quindi ci sono i tassisti e i noleggiatori con conducente (Ncc) al 31,5% e i venditori ambulanti al 31,6%. Il caso delle concessionarie è peculiare perché riguarda un settore che tratta beni ad alto valore unitario – le automobili – ma che registra comunque una quota elevata di dichiarazioni con-

siderate a rischio. Rispetto all'anno precedente, inoltre, la quota di dichiarazioni affidabili nelle concessionarie è scesa del 9,5%, segnalando un peggioramento della compliance in un comparto già sotto osservazione.

All'estremo opposto della mappa del rischio si trovano le professioni ordinistiche. I medici di base risultano la categoria più affidabile in assoluto, con appena lo 0,2% di dichiarazioni giudicate non conformi, un dato che riflette anche la tracciabilità elevata dei compensi nel settore sanitario. Commercialisti e consulenti del lavoro si attestano al 63,4% di dichiarazioni affidabili, seguiti da ingegneri al 60,5%, dentisti al 57,7% e geometri al 57,3%. Le farmacie sono quelle che registrano il calo più marcato tra tutte le categorie: la quota di dichiarazioni affidabili è scesa del 20,3% rispetto all'anno precedente. Un arretramento che, comunque, non segnala necessariamente un aumento dell'evasione, ma riflette principalmente la contrazione dei fatturati dopo gli anni dell'emergenza sanitaria.



① Il settore della ristorazione è in fondo alla classifica della fedeltà al Fisco



**CASO ETS: UNA SVOLTA È NECESSARIA
IL RISCHIO DEGLI EFFETTI INDESIDERATI**

LA GIUSTA STRADA PER AIUTARE LE INDUSTRIE

di **FERRUCCIO DE BORTOLI**

L'ossessione dell'industria italiana, giustificata ma forse un po' eccessiva, è tutta nell'acronimo Ets (Emissions trading system). Ovvero il mercato europeo dei certificati per inquinare, creato nel 2005 con l'obiettivo di favorire la decarbonizzazione, liberare risorse per la transizione energetica, stimolare gli investimenti delle imprese nella sostenibilità. Il principio base (*cap and trade*) è quello di far pagare chi inquina riducendo progressivamente la disponibilità dei certificati e, dunque, aumentandone il costo. Questo sulla carta, molto sulla carta.

Il governo Meloni è impegnato nel convincere la

Commissione europea a varare una radicale riforma del meccanismo. Una proposta di revisione sarà annunciata in luglio e vi lavora il commissario per il Clima, l'olandese Wopke Hoekstra. L'Italia ne ha fatto — giustamente per alcuni aspetti che vedremo — una bandiera. Anche perché senza la possibilità di ridurre il peso dei certificati sulla formazione finale del prezzo dell'energia la promessa di alleggerire le bollette elettriche rischia di restare vana. Quali sono le principali criticità emerse in questi anni di discussa applicazione del mercato dei certificati? Prima di tutto si è sottovalutato l'effetto negativo sulla competitività di diversi settori industriali europei.

CONTINUA A PAGINA 2

LA CONCORRENZA È ASIMMETRICA IDEE PER MIGLIORARE (SENZA CHIUDERE)

TRANSIZIONI DIFFICILI

SEGUE DALLA PRIMA PAGINA

Gli impianti manifatturieri dell'Unione, interessati al meccanismo Ets, erano 6 mila 391 nel 2013. Nel 2024 sono scesi a 5 mila 457. Circa il 15 per cento in meno. Quelli chiusi sono andati fuori mercato per colpa degli Ets? Probabilmente non tutti, ma buona parte ne ha subito le conseguenze. Il sistema è stato

progettato per accrescere, soprattutto nell'offerta di beni e servizi più sostenibili, la competitività europea, non per spegnerla.

Un altro esempio è legato alla crisi iraniana e ai contraccolpi sul settore marittimo. Quattro dei cinque principali gruppi dello shipping, uno di questi italo-svizzero, sopportano, a differenza del loro gran-

de concorrente cinese, i costi dell'Ets. La lista è lunga, soprattutto per le attività *hard to abate*, nelle quali decarbonizzare è assai più complesso oltre che costoso, si



pensi solo all'acciaio e al trasporto aereo. Il contributo alla transizione energetica appare poi largamente inferiore alle attese.

C'è il fenomeno del cosiddetto *carbon leakage*, letteralmente «fuga di carbonio», provocato dalle imprese che hanno scelto di produrre altrove per non dover acquistare certificati. Si tenterà di porvi rimedio aumentando le quote gratuite per i loro concorrenti.

Non tutti i proventi del mercato, al 63 per cento stornati agli Stati membri, sono impiegati in investimenti per la transizione. Il 50 per cento di quanto incassato dall'Italia nel solo 2025 (oltre 2,5 miliardi) è confluito formalmente al servizio del debito pubblico. Il nostro Paese è già estremamente generoso di incentivi ai produttori delle rinnovabili. E li paghiamo in bolletta. Inoltre si creano, soprattutto in Italia dove è il gas a fissare quasi sempre il prezzo finale, rendite inframarginali a favore del solare e dell'eolico del tutto ingiustificate. Il costo degli Ets viene così incorporato nei prezzi elettrici. E, ancora una volta, tutto finisce a carico degli ignari utenti.

L'effetto

Ma l'effetto più grave e indesiderato riguarda la finanziariz-

zazione del mercato Ets che non sfugge alle dinamiche speculative. E questo nonostante la *Market Stability Reserve* fosse stata introdotta per difendere il «segnale di prezzo» legato alle emissioni. L'effetto, però, è stato anche quello di rafforzare la convinzione che i valori della CO₂ siano destinati a salire comunque, alimentando scommesse finanziarie al rialzo. Con il paradosso che, persino in una congiuntura sfavorevole e con una domanda di quote CO₂ in calo, i prezzi possono continuare a crescere anziché scendere.

I conteggi

Massimo Beccarello, docente all'Università di Milano Bicocca, sostiene che prima di mettere mano alla riforma è necessario comprendere bene gli effetti dell'attuale sistema. Altrimenti si rischia di peggiorare la situazione: «L'Ets è nato per ridurre le emissioni e questo resta il criterio principale con cui giudicarne l'efficacia. Ma oc-

di **FERRUCCIO DE BORTOLI**

corre distinguere quanta parte dei risultati raggiunti sia dovuta a una reale riduzione delle emissioni e quanta, invece, alla perdita di capacità produttiva. Tanto più che oggi l'Europa si è data un ulteriore obiettivo: riportare la manifattura al 20 per cento del Pil dell'Unione».

Occorre sfatare subito il mito che i proventi delle aste dei certificati siano decisivi per raggiungere gli obiettivi climatici. Non è così. Le simulazioni condotte da uno studio firmato, oltre che da Beccarello, da Giacomo Di Foggia, sempre della Bicocca, dimostrano che il contributo dell'Ets è più che modesto. Copre, nello scenario più ottimistico, solo il 3,3 per cento degli investimenti, necessari alla decarbonizzazione, pari a circa 1570 miliardi l'anno nel periodo 2031-2040.

«Un altro tema centrale — continua Beccarello — riguarda gli strumenti con cui l'Europa cerca di evitare le delocalizzazioni. Oggi sono due: le quote gratuite e la compensazione dei costi indiretti dell'Ets. La seconda riconosce che l'impatto della CO₂ varia da Paese a Paese in funzione delle caratteristiche dei mercati elettrici. La prima, invece, applica criteri uniformi. Due regi-

mi di aiuto con la stessa finalità, ma fondati su logiche diverse. È legittimo chiedersi se questa asimmetria sia davvero coerente con i principi del mercato unico».

Che cosa significa tutto questo? Che i privati, in particolare quelli italiani, sono discriminati rispetto a loro concorrenti pur a parità di investimenti. «Le conseguenze di questa asimmetria sono concrete — osserva Di Foggia —. Nell'industria della carta, i benchmark delle quote gratuite favoriscono le cartiere svedesi, che possono utilizzare biomasse vietate in Italia dalle norme sulle polveri sottili. Nel settore siderurgico, invece, a fronte di valori effettivi inferiori a 250 chilogrammi di CO₂ per megawattora, in Germania ne vengono riconosciuti oltre 700. Così, a parità di impianto, un'acciaieria tedesca può ricevere rimborsi quasi doppi rispetto a una italiana».

Confronti

Come mai, in alcuni casi, i migliori stanno nei Paesi del Nord Europa? E l'Ets li premia, li rende ancora più competitivi? Tutto questo accade all'interno del mercato unico e non solo rispetto ai concorrenti extra-europei. Questi ultimi è vero che sono tenuti a versare una loro quota per la decarbonizzazione con il sistema Cbam (Carbon border adjustment system) ma con qualche curiosa differenza. Vetro e acciaio pagano la CO₂ emessa per essere prodotti, se sono già assemblati in una vettura no. «Ci dimentichiamo spesso — conclude Beccarello — che l'Europa è soprattutto un'economia di trasformazione. Contrastare le elusioni è necessario, ma senza compromettere le catene di fornitura della manifattura europea. Sarebbe però un errore pensare che la soluzione consista



nel fermare tutto. Più utile è portare numeri e analisi e chiedere all'Europa di rispondere nel merito. È così che un Paese fondatore contribuisce a rafforzare l'Unione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il governo Meloni è molto impegnato nella sfida per convincere l'Unione europea a riformare in modo radicale gli scambi sui certificati delle emissioni inquinanti (Ets), attivo dal 2005 per aiutare la causa della decarbonizzazione

**Tra le ragioni dello scontento, quei meccanismi che a volte penalizzano le nostre manifatture rispetto al Nord Europa e la finanziarizzazione delle quote
Ma eliminare del tutto lo strumento sarebbe un errore. Ecco perché**

Gilberto Pichetto Fratin

Ministro
dell'Ambiente e
dell'Energia



AUTO & CO, EUROPA CONTRO CINA MA PERDONO I CONSUMATORI

Dai dazi del 30% sulle elettriche alla mini tassa sui pacchi: così il Vecchio Continente riduce la concorrenza per sostenere le aziende di casa

di ALBERTO MINGARDI

Nell'ottobre 2024 l'Unione europea ha approvato una serie di dazi, fino a oltre il 30%, sull'importazione di auto elettriche cinesi, che si sommano a quelli già esistenti (il 10%). Le imprese cinesi sono escluse dalle gare pubbliche per dispositivi medici di valore superiore a 5 milioni di euro, fino al 2029. L'abolizione dell'esenzione daziaria de minimis, sostituita da un'imposta forfettaria di 3 euro sui colli di valore inferiore a 150 euro, è pensata per colpire l'e-commerce di siti come Temu, Shein e AliExpress. Le importazioni di acciaio sono gravate da dazi elevati e da contingentamenti volti a contrastare la sovracapacità globale, in particolare quella cinese.

È in cantiere una normativa che imporrebbe di eliminare gradualmente, nell'arco di tre anni, dalle infrastrutture critiche (in primis le reti di telecomunicazione) le apparecchiature dei fornitori considerati «ad alto rischio» (di fatto Huawei e ZTE), consolidando una tendenza avviata dopo lo scoppio del conflitto in Ucraina. Sul versante del procurement pubblico, altre misure colpirebbero gli acquisti «cinesi» da parte delle pubbliche amministrazioni. La Commissione ha aperto da tempo fascicoli su turbine eoliche, pannelli solari e materiale rotabile cinese, in ragione dei sussidi di cui i produttori beneficiano nel Paese del Dragone.

È un pot-pourri di iniziative che racconta bene l'approccio allo scambio internazionale prevalso a Bruxelles, ma anche l'intreccio fra principi altisonanti e gioco degli interessi che caratterizza le decisioni a livello europeo. Pensiamo all'auto elettrica. Il Green Deal è per alcuni il bollino della superiore civiltà del nostro continente, che si fa carico della riduzione delle emissioni per il bene del pianeta, indipendentemente da quel che accade altrove, dove pure si inquina molto di più: fiat justitia, pereat automotive. I critici lo raccontano come un caso da manuale di masochismo economico: rinunciando al motore termico, abbiamo perso uno dei pochi vantaggi competitivi che, oggettivamente, avevamo. Senza neppure entrare nel merito, è una banalità osservare che, una volta scelta una meta, la strada migliore è quella che ci conduce lì nel minor tempo possibile. I cinesi fanno autovetture elettriche (e relativi componenti) migliori delle nostre e, soprattutto, a costi assai più contenuti. Dopo aver sparato nelle gambe alle imprese automobilistiche, Bruxelles decide di regalare loro una stampella. Anziché eliminare il divieto di motore a combustione interna e restituire al consumatore libertà di scelta, per sostenere le aziende Ue si rendono le auto cinesi artificialmente più care con i dazi. A perder-

ci è non solo il cittadino ma, nel medio termine, tutto il comparto: l'automobile in meno di vent'anni è tornata a essere un bene di lusso, in spregio a una storia costruita tutta nel segno di ren-

derne più capillare la diffusione, dal modello T di Henry Ford al maggiolino Volkswagen alla 500.

Una vicenda come questa è incomprensibile se non si considera che la politica è sempre, insieme, le giustificazioni che inaltera (la transizione ecologica) e la cucina degli interessi (il difficile equilibrio fra sussidi e sovvenzioni).

Sotto il profilo dei principi, l'Unione europea, pur continuando a proporsi come alfiere del multilateralismo, si è convinta che il fine del commercio non sia accrescere il benessere delle parti (io vendo qualcosa di cui posso privarmi e compro qualcosa che mi serve), ma essere la tela su cui si disegnano le intese geopolitiche. I partner commerciali vanno selezionati sulla base della compatibilità ideologica, ossia del rispetto di un determinato paniere di diritti. Preoccupazioni di questo tipo ci sono sempre state, da quando negli anni Novanta la parola «globalizzazione» ha cominciato a circolare. Ma una volta i diritti di cui si parlava

erano essenzialmente quelli dei lavoratori (quindi la proibizione del lavoro minorile, e così via), e per rivendicarli si attivava soprattutto l'opinione pubblica, con inchieste che hanno cambiato il modo di lavorare delle multinazionali. Oggi, invece, per «diritti» si intende l'intero complesso di quelle che da noi sono le garanzie democratiche e che altrove risultano culturalmente estranee.

È il modo giusto di impostare, almeno sul piano teorico, le relazioni commerciali? Fino a tempi recenti non lo era: anche chi pensava che, scambiando, saremmo riusciti a far circolare alcuni «valori

occidentali» dove non erano mai arrivati non riteneva che la disomogeneità culturale dovesse prevalere, come criterio, sulla mutua utilità degli scambi. Questa ideologizzazione dell'economia può essere un problema. Lo ha segnalato, il 5 giugno, *Handelsblatt*, con un articolo del suo corrispondente da Shanghai. Secondo Martin Benninghoff, è surreale e pericoloso che in Germania ogni discussione sulla Cina diventi l'occasione per imbastire una sorta di tribunale. Chi ne riconosce i successi economici viene subito etichettato come «Chinaversteher» (indulgente verso una dittatura brutale), mentre chi mette in guardia sui rischi politici diventa un «Chinabasher» che vede sple ovunque. La sua tesi è che la Cina sia un garbuglio di contraddizioni. In buona parte, gli esiti spettacolari nelle nuove tecnologie sono il risultato dell'apertura al mercato avviata con Deng, non di sussidi né di forme di pianificazione. L'Europa sembra invece ansiosa di trarne spunto per ridurre, attraverso politiche industriali, gli spazi del mercato al suo interno. Parafrasando Giorgio Gaber, più che dalla Cina in sé c'è da aver paura della Cina in me.

Le relazioni commerciali vengono subordinate al rispetto dei diritti democratici. Una volta contavano quelli dei lavoratori

© RIPRODUZIONE RISERVATA