

I componentisti italiani: inevitabili le ricadute sul nostro mercato

La filiera automotive

La Germania vale il 20% dell'export ed è il primo partner dell'Italia

Lello Naso

«Sono anni che cerchiamo di attirare l'attenzione su un problema creato da una transizione sbagliata nelle modalità, nelle scelte e nella mancata neutralità tecnologica». Marco Stella, 54 anni, amministratore delegato di Duerre Tubi Style di Maranello e vicepresidente di Anfia, l'associazione dei produttori italiani di componentistica, guarda oltre la chiusura dei quattro stabilimenti Volkswagen in Germania in discussione a Wolfsburg. Vede la crisi strutturale dell'industria automobilistica europea, figlia anche «di una fase terribile del ciclo economico, con mercati che ristagnano e imprese come non mai in crisi di competitività». Ma anche figlia di scelte strategiche totalmente sbagliate. «I costruttori», spiega, «hanno spinto sull'elettrico e si sono scollegati dalla filiera, dai dealer e, in definitiva, dai consumatori».

Il risultato del combinato disposto di una transizione autolesionista e di scelte strategiche sbagliate è stato un calo continuo e progressivo delle vendite di auto in Europa, accompagnato dalla crescita dei produttori cinesi, che hanno guadagna-

to quote a danno proprio dei costruttori europei. A cui si è aggiunta la chiusura del mercato americano seguita alla politica dei dazi di Trump. Tutti i costruttori europei sono in sovracapacità. Secondo le stime di Alix Partners, in Europa c'è una potenzialità produttiva che eccede di circa tre milioni di veicoli l'anno la richiesta del mercato. La metà della sovracapacità è localizzata in Germania; l'altra metà, più o meno equamente divisa, tra Italia e Spagna. La chiusura di stabilimenti e la cessione di capacità produttiva agli stessi costruttori cinesi potrebbe diventare un trend dei prossimi anni. «Dobbiamo prendere atto della profonda crisi di competitività in cui è precipitato il modello tedesco di filiera autarchica», dice Stella, «ma dobbiamo evitare soluzioni contingenti dettate dalla necessità di salvare la semestrale dell'azienda,

servono scelte strategiche».

Un ulteriore crollo della Germania avrebbe certamente ripercussioni sulla componentistica italiana, circa 2.135 imprese con un fatturato stimato di 55,5 miliardi di euro e 168.000 addetti diretti. La Germania, che vale circa il 20% dell'export italiano, è il primo partner del settore con 4,9 miliardi di esportazioni (su 24,58 complessivi) e 4,1 miliardi di importazioni (su 17,3 miliardi complessivi) registrati nel 2025. Nel 2026 le proiezioni, fatte prima delle annunciate chiusure tedesche, danno risultati stabili. «Il riverbero della crisi tedesca sull'Italia sarà inevitabile», spiega Stella, «anche se la struttura stessa della nostra filiera la rende resiliente. Il controllo familiare, la flessibilità produttiva e la dinamicità delle nostre aziende potrebbero dare capacità di resistere e competere. Ma i costruttori saranno ancora una volta decisivi. Se inseguiranno la chimera del low cost cinese o degli accordi produttivi a qualunque costo, rischiamo l'ennesimo autogol».

6

Stella (Anfia): la Ue deve accelerare sul Made in Europe e introdurre dazi per le aziende cinesi

Ma non c'è molto tempo per reagire. A partire dall'Iaa, l'industrial accelerator act, la disciplina a difesa del Made in Europe in discussione a Bruxelles. «Bisogna sgomberare subito il campo dagli equivoci: il Made in Europe incentivabile deve essere solo quello che è prodotto nella Ue a 27, al massimo con il Regno Unito. Non si può allargare al Marocco o alla Turchia, che diventerebbero testa di ponte per l'industria cinese. Poi, bisognerebbe estendere il campo degli incentivi Made in Europe alle flotte aziendali, oggi escluse».

Ma soprattutto bisogna anticipare tutto. «Con i tempi previsti oggi, l'Iaa entrerebbe in vigore nel 2029. Nel frattempo i costruttori europei avrebbero perso un altro 15% del mercato a vantaggio dei produttori cinesi. Non possiamo permettercelo. Pensare a una politica di dazi e barriere all'ingresso delle auto cinesi in Europa non sarebbe sbagliato. Anche la Cina ha otto milioni di veicoli di sovracapacità produttiva. Un problema con cui dovranno fare presto i conti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Nuove prestazioni previdenziali, nel 2025 diminuiscono del 3,2%

Rapporto annuale

In flessione le pensioni anticipate, stabili vecchiaia e trattamenti assistenziali

Giorgio Pogliotti

Le nuove prestazioni liquidate dall'Inps nel 2025 sono diminuite dell'1,8% rispetto al 2024, attestandosi a poco più di 1,5 milioni; di queste il 54% sono prestazioni previdenziali e il 46% assistenziali, con importi medi mensili pari rispettivamente a 1.312 e 500 euro. La riduzione numerica interessa le prestazioni previdenziali (835mila) in calo del 3,2%; tra queste la diminuzione è più marcata per le pensioni anticipate (-5,9%) - effetto della stretta sui requisiti di accesso - e per i trattamenti ai superstiti (-4,3%), mentre le pensioni di vecchiaia sono rimaste stabili in termini di numerosità all'ingresso. Le prestazioni assistenziali (706mila), nel complesso non mostrano variazioni rilevanti (-0,1%), interrompendo la crescita sostenuta degli anni passati.

Nel XXV rapporto annuale presentato ieri alla Camera dal presidente dell'Inps, Gabriele Fava, alla presenza del ministro del Lavoro, Marina Calderone, al 31 dicembre 2025 i pensionati sono circa 16,4 milioni; di cui 8 milioni uomini e 8,4 milioni donne, 21 milioni le pensioni. L'importo lordo delle pensioni complessivamente erogate è cresciuto a circa 371 miliardi di euro (dai 347 miliardi di euro nel 2023), principalmente per gli effetti della rivalutazione. Sebbene rappresentino la quota maggioritaria sul totale dei pensionati (il 51%), alle donne va il 44% dei redditi pensionistici

(ovvero 163 miliardi di euro contro i 207 miliardi degli uomini). Le donne sono penalizzate da carriere contributive storicamente più discontinue e retribuzioni inferiori. Guardando all'evoluzione delle prestazioni istituzionali dell'Inps, su un totale di 425,6 miliardi di euro, la voce pensioni assorbe 325 milioni (+1,4% sul 2024), seguita da inclusione sociale con 36,4 milioni (+7,1%), da famiglia (con 26,7 milioni (+2%)) e dal sostegno al reddito con 19,7 milioni (+4,5%).

Rispetto al 2024, l'importo medio lordo mensile dei redditi pensionistici è aumentato dell'1,3%, ma l'importo dei redditi percepiti dagli uomini supera quello delle donne di circa il 34%. Da notare poi, che il 96% circa dei pensionati percepisce almeno una prestazione dall'Inps, con un reddito lordo mensile medio di circa 1.906 euro. Il restante 4% non beneficia di prestazioni Inps, ma di rendite Inail, pensioni di guerra o pensioni da Casse professionali, Fondi pensione ed enti minori.

Tra le prestazioni previdenziali vigenti al 31 dicembre 2025, le pensioni anticipate presentano l'importo medio più elevato, pari a 2.162 euro mensili, per la maggiore dura-

ta media delle carriere sottostanti. Seguono le pensioni di invalidità con 1.130 euro, le pensioni di vecchiaia con 1.035 euro, e i trattamenti ai superstiti con 868 euro. Le prestazioni assistenziali si collocano su livelli più contenuti, in media circa 511 euro mensili. Il 66% delle pensioni anticipate va agli uomini, mentre alle donne va il 61% dei trattamenti di vecchiaia (con un importo medio di 880 euro mensili a fronte di 1.272 euro mensili delle pensioni di vecchiaia percepite dagli uomini). Le donne prevalgono anche nelle pensioni ai superstiti (l'87% delle prestazioni) e nelle pensioni e assegni sociali (il 62%).

È cresciuta l'età media alla decorrenza delle pensioni dei lavoratori dipendenti privati e pubblici, che passa da 61,7 anni nel 2012 a 64,5 nel 2024 per attestarsi a 64,7 anni nel 2025. L'aumento è particolarmente evidente per le pensioni di vecchiaia, la cui età media è di 67,2 anni sia nel 2024 che nel 2025 nel 2025 (67,1 anni per gli uomini e a 67,3 anni per le donne). Le pensioni anticipate seguono invece una dinamica più irregolare: dopo il massimo osservato nel 2020 (62,1 anni), l'età media si attesta a 61,6 nel 2024 e 61,7 anni nel 2025, risentendo più dei canali di flessibilità in uscita.

I lavoratori dipendenti privati che nel 2025 accedono al pensionamento anticipato hanno maturato in media circa 2.220 settimane; equivalenti a oltre 42 anni. Le settimane contributive medie alla vecchiaia sono circa 1.643 per gli uomini e 1.335 per le donne, equivalenti rispettivamente a circa 31 anni e mezzo e 25 anni e 8 mesi di contribuzione. Le 300 settimane di differenza, pari a quasi sei anni di contribuzione, incidono sull'adeguatezza delle prestazioni femminili.

6

L'età media del pensionamento è cresciuta dai 61,7 anni del 2012 ai 64,7 anni del 2025

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Siderurgia

Ex Ilva, Federmeccanica spinge soluzione italiana

Il 28 luglio sindacati

convocati dal Governo

Il piano del gruppo Jindal

Un'ipotesi «devastante» la cessione dell'ex Ilva a Jindal. Il presidente di Federmeccanica, Silvano Simone Bettini, chiede al Governo di incontrare le aziende italiane potenzialmente interessate: non c'è una «cordata predefinita, ma ci sono imprenditori pronti a valutare». Bettini ritiene pertanto necessario aprire «un vero canale di confronto

con Palazzo Chigi». Intanto il Governo ha convocato i sindacati il 28 luglio. **Filomena Greco** — a pag. 21

Siderurgia

Pressing Federmeccanica: serve una cordata italiana per salvare il gruppo ex Ilva

Bettini: ci sono imprenditori pronti a valutare, ma vanno chiarite le regole d'ingaggio

Il dossier Jindal procede: tavolo governo sindacati convocato il 28 luglio

Filomena Greco

TORINO

Definisce «devastante» l'ipotesi di cessione dell'ex Ilva agli indiani di Jindal, dopo l'esperienza con Arcelor-Mittal. E chiede al Governo di incontrare le aziende italiane potenzialmente interessate ad entrare nel dossier. Il presidente di Federmeccanica Silvano Simone Bettini, davanti alla platea di imprenditori metalmeccanici piemontesi riuniti nella sede della Altec, nel cuore del polo dell'Aerospazio torinese, si dice «molto arrabbiato» per la possibile evoluzione del dossier ex Ilva e chiarisce: «Il Gover-

no parli con noi e ci dica se hanno bisogno di una cordata di italiani che valutino se ci sono le condizioni». Non c'è una «cordata predefinita», chiarisce Bettini, «ma ci sono degli imprenditori, attori del mondo della siderurgia italiana che, rendendosi conto di questa situazione, sono pronti a valutare». Serve chiarezza sulle condizioni d'ingaggio, ribadisce, e serve aprire un vero canale di confronto con Palazzo Chigi.

Dal ministero delle Imprese e del Made in Italy sembra emergere scetticismo rispetto all'ipotesi di cordate italiane. Il dossier Jindal, in particolare, sembrerebbe procedere e, in teoria, se si trovasse la quadra sulle ri-

sorse pubbliche che chiedono come agevolazioni e impegni – un miliardo arriverebbe, come contratto di sviluppo, dalle risorse previste per il progetto Dri Italia – si potrebbe chiudere a fine luglio. Nel frattempo, si è



sbloccata la questione della convocazione che i sindacati metalmeccanici chiedono da mesi. Il tavolo di confronto tra Governo e organizzazioni sindacali è stato fissato per il 28 luglio alla presenza del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, dei ministri Adolfo Urso (Imprese e Made in Italy), Marina Calderone (Lavoro e Politiche sociali) e Gilberto Pichetto Fratin (Ambiente e sicurezza energetica); incontro al quale saranno presenti i commissari straordinari di Acciaierie d'Italia, delle società del Gruppo Ilva e l'ad di Invitalia.

Nel concreto, Bettini parla di una ipotesi alternativa per rilanciare l'ex Ilva, in un arco temporale di tre-quattro anni. «È un percorso difficile, serviranno investimenti, dai 2 ai 4 miliardi necessari. Attraverso il supporto dello Stato e delle imprese italiane, il risultato può essere raggiunto» aggiunge. Serve una alternativa, insiste, Bettini, all'ipotesi di «regalare miliardi, risorse degli italiani, a società straniere che si presentano come salvatori della patria. Almeno questi soldi proviamo a lasciarli in

Italia». L'asset deve rimanere italiano, aggiunge, «perché le regole di salvaguardia ci riducono del 47% la possibilità di importare acciaio da Paesi fuori dall'Ue, abbiamo poi le tasse sul Cbam e le variabili geopolitiche, tutto questo incide in maniera pesante sul prezzo dell'acciaio. Il rischio è che le ripercussioni danneggino le aziende che esportano».

Inoltre, «perdere l'Ilva significherebbe vedere aumentare il prezzo dell'acciaio tanto da dover rivedere i nostri modelli di business per capire se certe attività possiamo continuare a farle in Italia, questi sono problemi su cui la politica si deve interrogare». La manifattura italiana, insiste Bettini, ha bisogno dell'acciaio e dei laminati piani, «l'ex Ilva è un asset di straordinaria importanza». Se l'ex Ilva si ferma, aggiunge Bettini, «l'Italia avrebbe bisogno di importare 9 milioni di tonnellate di acciaio, al netto della produzione di Arvedi che è una bella realtà e che produce 4 milioni di tonnellate». Se l'Ilva arriva a 5-6 milioni di tonnellate di produzione nell'arco di tre anni, è il ragionamento del presidente di Federmeccanica, si risolverebbe in

parte la questione. «Si tratta di una ipotesi fattibile, con i due altoforni in funzione e un terzo forno elettrico da realizzare» spiega. Serve dunque un piano strategico, che preveda un sostegno nella fase iniziale ma che punti ad una soluzione strutturale, «per evitare di impiegare risorse pubbliche "per mettere pezze a colori", senza un vero piano industriale». La strada possibile potrebbe essere quella offerta dall'articolo 174 del Codice degli Appalti che riguarda il partenariato pubblico-privato. «Potrebbe essere una soluzione, ci chiamino per valutare» conclude.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**SILVANO
SIMONE
BETTINI**

Presidente
Federmeccanica



IL GOVERNO DISPERATO 'Mini-Ilva' a Jindal: esuberi e sussidi statali di 1 miliardo

DI FOGGIA
A PAG. 8



TARANTO • Il governo "accelera", poche garanzie Verso una "mini Ilva" a Jindal: esuberi e oltre 1 mld di sussidi

» Carlo Di Foggia

Sull'ex Ilva di Taranto si torna a parlare di un epilogo imminente. Ma le buone notizie, se così si può dire, finiscono qua. Il governo vorrebbe infatti accelerare la trattativa per la cessione di quel che resta dell'acciaieria con gli indiani di Vulcan Steel, ramo cadetto della famiglia Jindal. Un indizio in questo senso arriva da Palazzo Chigi, che ieri ha convocato i sindacati per il 28 luglio, dopo che le sigle avevano minacciato di venire a Roma se non fosse arrivata una risposta alle loro richieste entro mercoledì. Secondo il *Messaggero* l'intenzione è addirittura di chiudere entro fine mese.

La situazione del siderurgico - gestito da Acciaierie d'Italia in amministrazione straordinaria - è drammatica: perde circa 80 milioni al mese e ha liquidità fino a settembre, con una richiesta di cassa integrazione straordinaria per 4.500 operai in cassa sui novemila totali. Di fatto Jindal è l'ultimo pretendente ri-

masto, visto che l'altra cordata, rappresentata dal gruppo Flacks del finanziere americano Michael Flacks specializzato in aziende decotte, non ha mai dato garanzie. Data l'inconcludente gestione del ministero delle Imprese Adolfo Urso - che da due anni non riesce a chiudere la gara per cedere gli impianti (Jindal era stata scartata oltre un anno fa in favore degli azeri di Baku Steel, poi sfilatisi) - Palazzo Chigi aveva avviato un dialogo parallelo con Arvedi, che però si è arenato sul nodo occupazionale, prima ancora che sulla richiesta di sussidi pubblici. Il gruppo italiano, leader nazionale, non aveva intenzione di prendere l'area a caldo con gli altiforni e nessun operaio fino alla realizzazione dei nuovi forni elettrici. Jindal, almeno così pare, promette un piano industriale con "soli" 4mila esuberi.

Nessuno, però, ci crede davvero, perché gli indiani assicurano solo la costruzione di un forno elettrico da due milioni di

tonnellate di acciaio annue, che non impiega più di 1.500 operai, tanto più che non è intenzionata a realizzare un impianto per la produzione di "preidotto", il cosiddetto Dri, che serve per colare acciaio senza bruciare carbone, ma lo importerebbe dall'Oman. Come verrebbero impiegati gli altri 5mila addetti? Una parte verranno assorbiti dalla laminatura dei semilavorati che Jindal importerebbe sempre dall'Oman. Anche così, però, i numeri non tornano. Il sospetto è che gli esuberi sono tenuti bassi per via dell'area a caldo che nei primi due anni resterebbe in piedi. Questo ammette che non siano i giudici a chiuderla subito, visto che il Tribunale delle imprese di Milano ha imposto lo spegnimento entro il 24 agosto se non verrà mo-



dificata in senso restrittivo l'Autorizzazione integrata ambientale per l'ex Ilva. Dopo il ricorso dei commissari, la Corte d'appello si è riservata di decidere ma senza stabilire una data.

Tirate le somme, Ilva potrebbe finire a Jindal senza vere garanzie. Al gruppo verrebbe garantito un sostegno pubblico elevato, si discute su 1,2-1,3 miliardi, di cui 826 milioni che il ministero delle Imprese dirotterebbe dai fondi stanziati ormai un lustro fa per la realizzazione di un impianto Dri a Taranto, considerato ormai irrealizzabile (lo stanziamento ini-

ziale era di 2 miliardi). Il resto arriverebbe dai residui dei vecchi contratti di sviluppo. Servirà siglarne uno nuovo, ma le cifre dell'aiuto pubblico presupporrebbero un elevato livello di investimenti privati, nell'ordine di miliardi, che al momento Jindal non pare intenzionata ad assicurare (gli impianti verrebbero ceduti per un euro). Ammesso si chiuda davvero, sarà una "mini Ilva", più utile agli indiani per entrare nel mercato italiano che a rilanciare il gruppo. Per la **Fiom** sarebbe "inaccettabile". Per Federmeccanica "un epilogo devastante".

VIA AL "BONUS PARITARIE": FINO A 1.500€



ARRIVA il contributo fino a 1.500 euro per chi frequenta le scuole paritarie di primo grado o il primo biennio di una scuola secondaria superiore previsto dalla legge di Bilancio 2026. Con un Isee fino a 10mila euro il contributo è compreso tra 600 e 1.500 euro. Se l'indicatore è tra 10mila e 20mila euro, il contributo è tra 400 e 1.300 euro. Per chi possiede un Isee tra 20mila e fino a 30mila euro, le somme a supporto variano tra 200 e mille euro



Il declino
L'ex Ilva di Taranto è commissariata da febbraio 2024. Da allora non si trova un compratore



IL RAPPORTO SALARI GIÙ DELL'8% SUL '22. FLOP DEL POST-REDDITO DI CITTADINANZA

I bonus di Meloni non hanno salvato i redditi medi e bassi. Lo dice l'Inps

DOPO TRE MANOVRE

» Roberto Rotunno

I bonus fiscali del governo Meloni non sono bastati e gli stipendi netti sono cresciuti meno dell'inflazione. Vale soprattutto per i redditi bassi e per il ceto medio; va meglio per la fascia vicina ai 26 mila euro. Il Rapporto annuale Inps - presentato ieri - mostra che le detassazioni non sono riuscite a restituire in busta paga quanto tolto dall'inflazione.

Il report racconta che l'occupazione in Italia sale, ma i salari molto meno; si va in pensione più tardi, molti poveri hanno perso il Reddito di cittadinanza restando senza sostegni e senza lavoro. I salari reali lordi previsti dai contratti collettivi sono circa l'8% più bassi rispetto a prima della fiammata inflazionistica del 2022. Il governo invita sempre a confrontare i salari netti per un'analisi più reale; anche questo confronto, però, conferma la perdi-

ta del potere d'acquisto. La retribuzione al decimo percentile - 20.124 euro annui - tra il 2019 e il 2025 è cresciuta del 10,2% nel lordo e del 16,9% nel netto, quindi comunque meno dell'inflazione (18,2%). Al centro medio, caro al centrodestra, le cose vanno peggio. Nel novantesimo percentile - 40.040 euro annui - la retribuzione è salita del 14,8% nel lordo e solo del 15% nel netto. Salva dalla dinamica divoratrice del salario reale è la fascia vicina ai 26 mila euro, che ha visto crescere il netto in busta del 19,2%, quindi più del caro-vita. Le riforme fiscali hanno fatto figli e figliastri. Il governo ha spesso presentato i bonus come un'alternativa al salario minimo, ma lo stesso centrodestra è consapevole che non sono bastati, tanto che nel decreto sul "salario giusto" ha inserito norme per l'aumento automatico dei salari dopo nove mesi dalla scadenza dei contratti nazionali.

Risultati deludenti anche nelle politiche sulla povertà. Quando a fine 2023 è stato abolito il Reddito di cittadinanza, l'obiettivo era inserire gli ex beneficiari "occupabili" in corsi di formazione e ricerca di lavoro. Non è successo, tanto che l'Inps parla di "transizione mancata". Nel 2023, in 2,9 milioni prendevano Rdc e oltre 580 mila avevano requisiti per passare al Supporto formazione

lavoro (Sfl), il contributo da 500 euro (350 il primo anno) per i corsi. Di questi, in realtà, solo 90 mila hanno davvero percepito Sfl. Altri 97 mila hanno chiesto l'Assegno di inclusione, misura destinata ai non occupabili; meno della metà ha percepito davvero l'Adi. Restano quindi 207 mila persone che risultano occupate - ma non è detto che non lavorassero anche con il Rdc - e ben 189 mila che non hanno né lavoro né sostegni. L'Inps ipotizza che tra i motivi dell'esclusione possano esserci anche criticità relative alla nuova misura come "il vincolo della partecipazione a percorsi di lavoro o formazione", "il valore dell'indennità", "l'effettiva disponibilità e fruibilità dei corsi".

L'Inps conferma poi gli effetti della stretta del governo sulle pensioni: nel 2025 l'età media di pensionamento è passata a 64,7 anni (era a 64,5 nel 2024); le pensioni anticipate sono calate del 5,9%. Questo ha contribuito all'aumento dell'occupazione e all'invecchiamento della forza lavoro.



In crisi Quasi 400mila persone senza più Rdc



L'ECONOMIA

La crisi di Volkswagen
"Pronti 120 mila tagli"

SARA TIRRITO — PAGINA 24

La crisi della Volkswagen in bilico 120 mila posti Trema l'indotto in Italia

Sindacati in piazza in tutta la Germania: "Si rischia un maxi conflitto sociale"
Effetti sulla componentistica che conta 160 mila addetti nel nostro Paese

SARA TIRRITO

La Germania scende in piazza mentre Volkswagen si prepara al taglio più severo della sua storia recente. Secondo le informazioni diffuse nella mattinata di ieri dai media tedeschi Spiegel e Bild, il piano di ristrutturazione prevede fino a 120 mila esuberanti a livello globale e la chiusura progressiva di quattro stabilimenti tedeschi, a partire dal 2031. L'amministratore delegato Oliver Blume punterebbe a tagliare altri 55 mila - 70 mila posti, che si sommerebbero ai 50 mila già concordati con i sindacati entro il 2030.

Nella tarda serata di ieri, alla fine di un consiglio di sorveglianza fiume, l'azienda ha rilasciato un comunicato sibillino in cui parla di una «riduzione dei costi e della capacità produttiva», che passerà a nove milioni di veicoli all'anno contro i 12 milioni pre-pandemia. Poi il dimezzamento della gamma di modelli. Bisogna leggere tra le righe per capire che sì, ci saranno dei tagli, ma non è chiaro quanti.

Se finora però il ceo Oliver Blume non poteva esporsi, pri-

ma del consiglio di sorveglianza, ora può parlare ai dipendenti. Ed è quello che chiedono i sindacati, specificando che se non risponderà alle richieste dei lavoratori ci saranno assemblee straordinarie in tutti gli stabilimenti, perché «la misura è colma». Nel documento interno visionato dalla stampa tedesca, il management descrive la situazione del gruppo come «critica», definendola «una minaccia per la sopravvivenza» dell'azienda. Nel 2025 Volkswagen ha consegnato circa 9 milioni di veicoli, il 20% in meno rispetto al 2019, con un crollo in Cina, dove la concorrenza dei produttori locali ha eroso quote in un mercato un tempo prezioso per l'automotive europeo. Nel primo trimestre 2026 la redditività operativa si è fermata al 3,3%, lontana dall'obiettivo dell'8%. Dalle indiscrezioni trapelate ieri mattina, il piano a cui starebbe lavorando Blume prevede la fine della produzione a Emden e Zwickau nel 2031, a Hannover nel 2032 e a Neckarsulm nel 2034, per un totale di circa 40 mila lavoratori coinvolti nei quattro siti. Gli investimenti scenderebbero da 180 a 135 miliardi di eu-

ro nel periodo 2027-2031, con le risorse redirette verso stabilimenti più economici in Europa dell'Est, come Bratislava e Győr. Per i siti tedeschi si valuta anche una riconversione verso il settore della difesa, sul modello di Osnabrück.

Nella ristrutturazione rientrerebbero poi i cambiamenti di organizzazione e governance. Il marchio Vw e la divisione componenti, verrebbero incorporati in società autonome, riducendo di fatto il potere della Bassa Sassonia, che detiene il 20% dei diritti di voto e si oppone alle chiusure. Da Wolfsburg a Salzgitter, in decine di città i lavoratori, rappresentati dall'Ig Metall sono scesi in piazza contro il progetto di Blume, con cartelli e indumenti da umorismo nero (vedi fo-



to). «I dipendenti sono inquieti - ha detto la presidente del consiglio di fabbrica Daniela Cavallo prima di entrare nella riunione del consiglio di sorveglianza -. Nelle nostre sedi i colleghi hanno paura del futuro». «Si rischia un conflitto sociale» L'inquietudine arriva anche in Italia. La Germania è il primo mercato di esportazione per la componentistica nazionale, con 5 miliardi di euro di produzione diretti soprattutto verso Volkswagen, BMW e Mercedes, un flusso che negli anni ha compensato il calo della produzione degli stabilimenti italiani. Le aziende più esposte si trovano in Lombardia e Veneto, ma anche in Piemonte ed Emilia. In totale, il comparto ha 160 mila addetti nella componentistica, oltre 5 mila aziende e 60 mi-

Lombardia, Veneto
Piemonte ed Emilia
sono tra i primi fornitori
dell'auto tedesca

liardi di fatturato. «Se anche la componentistica tedesca vacilla - dice Gianmarco Giorda, direttore generale dell'Anfia - sarà inevitabile una contrazione significativa del fatturato per le imprese italiane della filiera, che negli anni hanno diversificato per tutelarsi dal calo produttivo nazionale».

Una settimana fa, la notizia che Cariad, controllata di Vw per la guida autonoma, potrebbe interrompere prima della fine naturale (al 2027) la partnership con Bosch. La decisione non dovrebbe riguardare direttamente l'Italia, dove il gruppo ha 5.500 addetti, ma la crisi avrà inevitabilmente delle conseguenze sul Paese. Anche perché, secondo l'Ft, tra le opzioni al vaglio di Blume per alleggerire i costi ci sa-

rebbe anche la vendita o la quotazione dei marchi italiani Lamborghini e Ducati. Dall'inizio del mandato dell'attuale ceo, nel 2022, il titolo ha dimezzato il suo valore in Borsa. E a soffrire sono anche Bmw, che ha tagliato le previsioni sugli utili, e Mercedes, impegnata in trattative sindacali. —

5

Miliardi di euro
Il valore della
componentistica
italiana per Berlino

-34%

La flessione del titolo
del gruppo tedesco
Volkswagen
da inizio anno a oggi



In protesta Il corteo dei lavoratori di Volkswagen fuori dallo stabilimento di Zwickau, nella parte orientale della Germania



Il governo convoca il tavolo il 28 luglio. Bettini (Federmeccanica): "Si lavori sulla cordata italiana"

L'ex Ilva verso gli indiani di Jindal L'ira delle imprese: folle perdere l'acciaio

L'OPERAZIONE

Il governo convoca per il 28 luglio un tavolo permanente sull'ex Ilva, una partita che non è ancora chiara se stia per chiudersi o si sia riaperta. Presieduta dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio, Alfredo Mantovano, vedrà seduti anche i ministri delle Imprese e Made in Italy, Lavoro e politiche sociali, Ambiente e sicurezza energetica. Ma ci saranno anche i commissari straordinari di Acciaierie d'Italia, quelli delle società del gruppo Ilva e l'amministratore delegato di Invitalia. Presenti anche le principali organizzazioni sindacali.

La convocazione è arrivata nel pomeriggio di ieri, dopo la notizia, diffusa dal Quotidiano di Puglia e dal Messaggero, che a un passo dalla firma dell'accordo sa-

rebbero tornati gli imprenditori del gruppo indiano della siderurgia Jindal, e con cui il dialogo sembrava tramontato. Secondo le informazioni diffuse ieri mattina, invece, la bozza dell'accordo è sul tavolo di Chigi e considererebbe la vendita degli impianti al prezzo simbolico di un euro. Il documento prevedrebbe inoltre un sostegno pubblico da parte dello Stato italiano di 2,8 miliardi. Di questi, 800 milioni sarebbero parte di un contratto di sviluppo ancora in fase di negoziazione.

Nelle scorse ore, i sindacati avevano dato un ultimatum al governo per essere ricevuti entro il 15 luglio. La firma con Jindal dovrebbe arrivare per fine luglio. Quindi la convocazione delle parti tre giorni prima della possibile chiusura, porta i lavoratori a temere che il governo presenti una proposta

"prendere o lasciare", come accaduto circa un anno fa con Baku Steel.

Jindal torna in campo dopo il naufragio della trattativa con il fondo americano Flacks, che sembrava vicino alla firma solo 4 mesi fa. Per Michele De Palma, segretario generale della Fiom, «mancano le garanzie per vendere» alla società. «Dopo venti decreti "salva Ilva" - dice Davide Sperti, segretario generale della Uilm - che hanno salvato solo le apparenze, è arrivato il momento di assumere decisioni vere per il futuro occupazionale di Taranto». Dall'assemblea dell'Amma-Unione industriali di Torino, Federmeccanica ieri ha ribadito che la scelta di un'altra azienda indiana sarebbe «devastante per la sovranità industriale nazionale». Come sottolineato dal presidente Silvano Simone Bettini, c'è una cordata di imprenditori italiani della siderurgia «pronti a investire» usando

anche l'articolo 174 del codice degli appalti che prevede il partenariato pubblico-privato. Ma Palazzo Chigi non avrebbe dato condizioni di ingaggio chiare. «Non si ripeta - dice Bettini - l'errore di ArcelorMittal». SAR.TIR. —

Indifficoltà
Il sito Ex Ilva di Taranto da anni cerca un rilancio industriale



Volkswagen e il sintomo di una crisi

L'AUTO EUROPEA ALL'ULTIMO BIVIO

PIETRO SACCÒ

Non è solo Volkswagen. Il piano di tagli e possibili chiusure portato all'esame del consiglio di sorveglianza del gruppo tedesco è il sintomo più evidente del drammatico stato di salute dell'industria automobilistica europea. I guai del principale costruttore d'Europa, un gruppo da quasi 9 milioni di veicoli all'anno, sono condivisi in varie forme dai concorrenti che hanno sede nel Vecchio Continente. E non sono di quelli che si risolvono facilmente.

Il primo è il passaggio tecnologico. Nel 2015 lo scandalo del Dieseldieselgate ha anticipato il tramonto del motore termico, su cui i costruttori europei - e i tedeschi in particolare - avevano accumulato un vantaggio che i concorrenti asiatici e statunitensi difficilmente avrebbero saputo colmare. Potevano recuperare soltanto grazie a un "salto tecnologico", ed è quello che sta succedendo con la transizione verso l'elettrico. Quelli elettrici sono propulsori diversi, che richiedono competenze differenti: più di cilindri e valvole contano batterie e software, vince chi sa creare la migliore architettura digitale. Non è quello che i costruttori europei sapevano fare meglio, ma l'Unione europea ci ha puntato comunque con

decisione. Così ora Volkswagen e gli altri si trovano costretti a inseguire i gruppi cinesi e l'americana Tesla su tecnologie nuove che li vedono largamente in ritardo. È un inseguimento faticosissimo, soprattutto per chi si porta dietro operai, ingegneri, macchinari e stabilimenti legati all'auto del "passato prossimo".

Il secondo è il passaggio socio-culturale. Le automobili, termiche o elettriche che siano, costano molto ma interessano e servono meno di un tempo.

...continua a pagina 16

L'AUTO EUROPEA ALL'ULTIMO BIVIO

Le immatricolazioni in Europa non sono mai riuscite a tornare sopra i 15 milioni di auto del periodo pre-Covid: nel 2025 si sono fermate a 13,3 milioni. Questo accade per diversi motivi. Sicuramente per un problema di prezzo: una ricerca di Jato Dynamics mostra che il costo medio di un'automobile piccola e media - il cuore storico del mercato di massa europeo - è cresciuto di oltre il 30% dal 2018 al 2024, fino a raggiungere livelli poco compatibili con i redditi dei cittadini, soprattutto di quelli giovani. Allo stesso tempo le nuove generazioni non guardano più all'automobile come status symbol e sono meno legate all'auto come mezzo di trasporto. L'auto non è più il modo migliore di muoversi nelle grandi città, dove si concentrano molti "millennials" e componenti della "Gen Z".

Il terzo è il passaggio della globalizzazione. La Germania, e la lobby dell'auto in particolare, sono sempre state favorevoli all'apertura dei mercati e agli scambi con l'estero. L'accelerazione della globalizzazione dagli anni Novanta in poi ha permesso alle case automobilistiche tedesche di conquistare uno spazio importante in mercati dalla crescita dirompente come quello cinese, dove la nuova classe alta a lungo ha voluto sfoggiare il proprio successo guidando auto europee, meglio se di lusso. È stato bello finché è durato. Non sta più funzionando.

La Cina ha saputo replicare con l'auto quello che ha fatto in altri settori: ha imparato, ha imitato - qualcuno direbbe "copiato" - ed è arrivata a raggiungere, e a volte anche superare, i maestri. Forte di costi più bassi su acciaio, energia e lavoro, di economie di scala, del vantaggio sulle batterie e

di un sostegno pubblico che la stessa Commissione europea ha giudicato distortivo, oggi la Cina si sta imponendo come potenza dell'auto globale. I marchi cinesi fino a ieri sconosciuti che sembrano moltiplicarsi come funghi sulle auto che circolano in Italia sono la dimostrazione quotidiana del nuovo equilibrio che si sta affermando. La Cina ha superato il milione di vetture esportate verso la Ue e vale ormai oltre un quarto delle importazioni extraeuropee in volume. Allo stesso tempo, il flusso inverso si restringe: le esportazioni europee verso la Cina sono crollate di oltre il 40% in un solo anno.

Cambiano la tecnologia, i consumatori, il mercato. Ce n'è abbastanza per accorgersi che l'auto globale sta entrando in un'epoca nuova, in cui i grandi costruttori europei dovranno lottare per avere un ruolo. Devono trasformarsi in qualcosa di diverso, ma il tempo per riuscirci non è infinito: le vendite calano, i margini si assottigliano - il risultato operativo di Volkswagen è crollato del 53% lo scorso anno - e di questo passo i costruttori europei rischiano di fare la fine delle Big Three di Detroit di vent'anni fa: giganti da salvare. All'orizzonte, però, non ci sono squadre di soccorso, ma solo agguerriti concorrenti pronti a vendere agli europei le auto che loro non sanno più costruire.

Pietro Saccò

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il rapporto Il peso dell'inflazione sugli stipendi L'Inps: allarme salari Più figli dal lavoro agile

di **Enrico Marro**

Per l'Inps lo smart working aiuta a fare più figli. Nel rapporto annuale l'istituto sostiene che il lavoro da remoto taglia dell'87% la penalizzazione economica della maternità, e dunque la favorisce. In generale, poi, in Italia ora c'è più lavoro, ma i salari restano troppo bassi e inadeguati. I

pensionati sono 16,4 milioni: 8 milioni gli uomini e 8,4 milioni le donne. Per tutti loro, nel 2025 la spesa ha toccato i 371 miliardi. Gli assegni per gli uomini superano quelli delle donne di circa il 34%.

a pagina 28

Inps: nei servizi il lavoro povero Più figli con lo smart working

Assegni d'accompagnamento raddoppiati. Donne, il gap nelle pensioni

Il rapporto

di **Enrico Marro**

ROMA «Non esiste pensione solida senza lavoro stabile, regolare e dignitosamente retribuito», così il presidente dell'Inps, Gabriele Fava, sintetizza il filo conduttore del Rapporto annuale dell'istituto di previdenza. L'occupazione ha raggiunto «massimi storici», ma è aumentata soprattutto nei servizi, dove il lavoro è più intermittente, la produttività stagnante, i salari bassi. Le imprese dell'industria, che erano il 36% del totale nel 2007 sono scese al 27% nel 2025. La perdita del potere d'acquisto delle retribuzioni ha indotto il governo in questi anni a intervenire con riduzioni fiscali e contributive a favore dei redditi più bassi, che, secondo le analisi dell'Inps, hanno così sostanzial-

mente azzerato la perdita. Ma resta la preoccupazione per il futuro perché gli scarsi contributi associati ai bassi salari produrranno basse pensioni.

Nel 2025 per i 21 milioni di dipendenti pubblici e privati la retribuzione media annua effettiva è stata di 27.649 euro. Ma la media nasconde forti oscillazioni. Si va dai 41.872 euro lordi medi per i lavoratori full time - full year, che sono 9,4 milioni, ai 9.170 euro dei 3,7 milioni di persone che lavora part time e mediamente per non più di 171 giorni l'anno, passando per i circa 19 mila euro guadagnati in media dai 7,9 milioni di lavoratori impegnati part time per tutto l'anno o full time ma solo per una parte dell'anno.

Per contrastare l'inverno demografico sono state messe in atto politiche per la natalità, ma i risultati sono contrastanti, rileva l'Inps: «Gli incentivi economici alle famiglie, come l'Assegno unico

universale e altri Bonus, possono favorire un aumento delle nascite, ma rischiano di ridurre la partecipazione delle madri al mercato del lavoro se non accompagnati da interventi complementari», come gli asili nido e lo smart working, che si è dimostrato efficace perché «è associato a una più alta probabilità di diventare madri e di avere un ulteriore figlio».

Sul fronte della previdenza, i pensionati sono 16,4 milioni, di cui 8 milioni maschi e 8,4 milioni femmine. La spesa per le pensioni è stata nel 2025 di circa 371 miliardi. L'importo degli assegni percepiti dagli uomini (2.166 euro al mese in media) è superiore a quello delle donne (1.619 euro) di circa il 34%, «a



causa di carriere contributive storicamente più discontinue e di retribuzioni inferiori». Le pensioni anticipate/anzianità sono le più ricche, 2.162 euro al mese, seguono le pensioni di invalidità, con 1.130 euro, di vecchiaia, con 1.035 euro, di reversibilità, con 868 euro e quelle assistenziali, con 511 euro. Le riforme hanno portato un graduale aumento dell'età effettiva di pensionamento. Quella per le pensioni di vecchiaia è di 67,2 anni, quella per le pensioni anticipate è salita a 61,7 anni. Lo smart working facilita il rinvio del pensionamento.

Sul fronte anziani, si rileva che la spesa assistenziale, «in particolare l'indennità di accompagnamento, è in crescita strutturale». Le indennità sono più che raddoppiate tra il 2002 e il 2026: da 1 milione a 2,2 milioni. Infine, l'apporto degli stranieri. «Tra il 2019 e il 2025 i lavoratori extra Ue sono cresciuti di oltre il 35% — dice Fava — e oggi un lavoratore dipendente su sette è straniero. Si tratta di un dato che va letto con serietà, al di fuori di contrapposizioni ideologiche».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La retribuzione

La retribuzione annua media per i dipendenti pubblici e privati è stata di 27.649 euro



Gabriele Fava, 63 anni oggi, avvocato e manager, da aprile 2024 è presidente dell'Inps

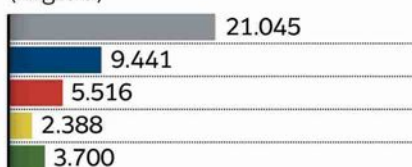
Gli stipendi dei lavoratori dipendenti pubblici e privati

Legenda

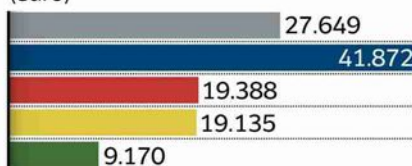
- Totale
- Lavoratori a tempo pieno
- Lavoratori a tempo pieno stagionali
- Lavoratori a tempo parziale
- Lavoratori a tempo parziale stagionali

Fonte: Rapporto Inps

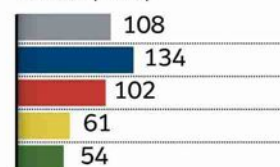
Numero di dipendenti (migliaia)



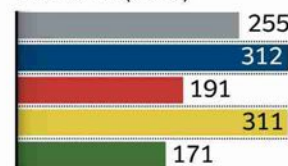
Retribuzioni annuali medie (euro)



Retribuzioni giornaliere medie (euro)



Numero medio di giornate retribuite (unità)



Corriere della Sera



Fare acciaio in Italia è possibile

GLORIA RIVA

Indossa elmetto e pettorina fluorescente. Infila le scarpe antinfortunistiche. La mattina è da poco cominciata e lui è già un fiume in piena di idee e progetti che snocciola agli ingegneri, mentre passa in rassegna gli impianti.

Vederlo all'opera, **Antonio Marcegaglia**, con l'impero che ha consolidato, fa venire la nostalgia. La nostalgia di quegli imprenditori italiani *d'antan* che considerano l'azienda famiglia. In generale gli acciaiari italiani sono fra gli ultimi avamposti dell'industria a conduzione familiare, paiono i resistenti giapponesi dopo la seconda guerra mondiale, convinti che i soldi fatti in fabbrica vadano reinvestiti lì, come diceva **Giorgio Squinzi** quando stava alla guida di Confindustria. Certo, anche in questo campo

le cose stanno cambiando: per esempio, a febbraio la famiglia Alfieri ha ceduto la maggioranza qualificata di Padana Tubi & Profilati Acciaio al fondo d'investimento Attestor per rafforzare la crescita internazionale. E i fondi, quelli, vogliono bene alle aziende?

Anche Antonio potrebbe starsene lontano dai laminatoi, invece ci mostra con malcelato compiacimento lo schermo del cellulare. «Vede questi punti verdi? Ognuno indica una linea di laminazione. Significa che stanno producendo a dovere. Così anche quando non sono qui posso controllare che tutto funzioni alla perfezione. Sempre». E se i pallini sono rossi? Allora il presidente alza il telefono e lo riaggancia quando il puntino torna a essere verde. Ah, l'automazione, che grattacapo per i dirigenti di Marcegaglia. C'è da scommettere che i Pasini, gli Arvedi, i Banzato fanno esattamente la stessa cosa: sguardo occhiuto sull'azienda.

Dunque, siamo a Ravenna, nello stabilimento più grande del gruppo guidato dai fratelli **Emma** e **Antonio**, eredi del fondatore, **Steno**. Seconda generazione. Lei si occupa principalmente della finanza, lui segue più da vicino l'approvvigionamento di materia prima, i coil di acciaio (rotoloni che approdano alla banchina con un colore nerastro), e tutto il ciclo produttivo e commerciale. Da qui e dagli altri centri Marcegaglia esce il materiale su richiesta del cliente, che assume varie forme: tubi saldati, barre trafilate, nastri, lamiera.

Ravenna è il fiore all'occhiello del gruppo Marcegaglia per dimensioni e innovazione: guidato da **Aldo Fiorini**, figlio di Plinio, storico collaboratore di Steno, è grande 540mila metri quadri, come 78 campi da calcio, compreso di banchina, deposito e 250mila metri quadri di capannoni, dove si trovano due linee di decapaggio, quattro di laminazione a freddo, una di skipassatura, quattro di zincatura e zinco-verniciatura, 56 basi per forni, 32 forni di ricottura e un magazzino totalmente automatizzato dove l'uomo ha lasciato il posto al carro ponte intelligente, che sposta il materiale e lo prepara per la spedizione al cliente. Qui, nel futuristico magazzino, di operai se ne vedono pochi. È possibile pensare a un'acciaieria senza tute blu? La domanda farà sobbalzare il sindacato, ma **Michele Manaresi**, quality manager, che ci accompagna a visitare lo stabilimento romagnolo, guarda a un futuro probabilmente non troppo lontano: «L'intelligenza



artificiale porterà a ridurre la presenza di operai sulle linee per i lavori più usuranti. Ci sarà piuttosto bisogno di più periti meccanici ed elettronici, di ingegneri altamente qualificati», peccato che ovunque in Italia siano mosche bianche.

Il tema della forza lavoro, fa pensare a un'altra grande acciaieria italiana, l'Ilva. Dal 2012 la famiglia Riva, estromessa dalla magistratura, ha lasciato la gestione del grande impianto tarantino, uno degli ultimi a caldo d'Italia, più le sedi di laminazione a freddo del Nord, a svariati commissari. A resistere è una forza lavoro di 10mila dipendenti, di cui 8 in Puglia. Che ne sarà di loro? «Uno stabilimento verticalizzato come quello di Taranto si può ancora rilanciare, anche se dopo 14 anni di gestione commissariale e di non chiara leadership industriale, con forti limitazioni negli investimenti necessari, servono notevoli risorse finanziarie e di volontà», ragiona Antonio Marcegaglia, che continua. «A regime, la produzione potrebbe attestarsi attorno ai 4 milioni di tonnellate, un ordine di grandezza plausibile in un'Europa in cui non esistono più acciaierie di dimensioni maggiori, se non ArcelorMittal a Gand in Belgio o Tata in Olanda, dove si sfornano cinque milioni. Per Ilva c'è un tema di scelta del territorio e un altro di responsabilità sindacale, perché se i volumi cambiano e le tecnologie evolvono, non si possono replicare i modelli del passato».

Gli operatori che si sono affacciati al dossier Ilva hanno dimostrato di avere risorse proprie limitate e scarsa consapevolezza della conversione siderurgia europea: oggi, dei 150milioni di tonnellate di acciaio prodotto in Europa, 90 vengono da ciclo integrale. Per motivi di transizione ecologica è scontato pensare che parte di questa produzione sarà convertita a forni elettrici.

Detto questo, Marcegaglia è l'esempio che fare acciaio in Italia e in Europa è ancora possibile: è un gruppo da 7.800 dipendenti, 6,3 miliardi di euro di ricavi ▶ ▶ vi (2025), 402 milioni di utili al lordo di interessi, imposte, svalutazioni e ammortamenti e un utile netto di 65 milioni. Punta a chiudere il 2026 con un volume d'affari superiore ai 7 miliardi, facendo leva sulla dinamica in rialzo dei prezzi dell'acciaio. La forza del gruppo è stata quella di avere, nel tempo, verticalizzato l'attività: da centro servizi a industria di prima produzione, arrivando a una capa-

cità di 6,5 milioni di tonnellate.

Sfumato il tentativo di fare proprio l'impianto di Terni, finito nelle mani del competitor Arvedi, va in porto l'acquisizione (per 228 milioni di euro) di cinque impianti siderurgici inox dalla multinazionale finlandese Outokumpu, fra cui l'acciaieria di Sheffield in Inghilterra, segnando così il debutto dei mantovani di Marcegaglia nella produzione primaria. Due anni fa ha rilevato da Ascometal a Fos-sur-Mer, in Francia, un'acciaieria per lingotti, dove la friulana Danieli realizzerà un nuovo impianto di produzione di acciaio a caldo del valore di 450milioni di euro. Il progetto, denominato Mistral Project, ha un capex totale di oltre un miliardo e rappresenta l'investimento più rilevante del gruppo Marcegaglia in termini di integrazione a monte. Potrà realizzare due milioni di tonnellate di acciaio da forno elettrico e laminarne tre, sia di inossidabile, sia di acciaio al carbonio, coprendo il 35-40 per cento della domanda totale di coil e bramme del gruppo, con l'obiettivo di rifornire i suoi impianti italiani. Perché puntare sulla Francia? «L'area sorge in un contesto industriale già sviluppato, facilmente implementabile, dotato di competenze in quel campo e sostenuto dal governo in termini di progetto strategico nazionale. In più c'è un'alta disponibilità di energia nucleare a costo più basso rispetto all'Italia». Appunto, e l'Italia? «Abbiamo un problema di pianificazione e scelte di politiche industriali che vengono meno. Un altro problema di costi dell'energia, frutto di politiche industriali discutibili, partendo dalla rinuncia al nucleare, passando dall'anomalo e alto prezzo del gas. In Italia, e in Europa in generale, abbiamo abdicato a certe soluzioni pensando che le materie prime fossero disponibili, così come lo fosse l'energia. La guerra in Medio Oriente ha enfatizzato i limiti di questa assenza di visione. Aggiungiamo pure



i ritardi negli investimenti infrastrutturali e le scelte di governance europee estremamente faticose, in cui ogni Paese va per conto suo: il quadro non è ottimale per chi intende continuare a fare siderurgia qui». Insomma, fare impresa in Europa è dura, in Italia ancora di più. «Però sono state fatte anche delle cose positive, come l'energy release, che garantisce un prezzo calmierato alle aziende energivore, ma in cambio l'utilizzatore si impegna a restituire il vantaggio investendo in rinnovabili. Quello che temiamo è la non strutturabilità di simili misure».

La filiera industriale dell'acciaio italiana è una delle più decarbonizzate e ha fatto della carenza di minerale e della necessità di riciclo un elemento di forza: «Siamo oltre 85% di riciclo, usando energia elettrica e rottame. E si tratta per lo più di aziende famigliari sia nella produzione, sia nella prima e nella seconda trasformazione, nei centri di servizio e nel commercio».

La gestione famigliare delle aziende spesso rappresenta una maggiore garanzia anche per la forza lavoro. «Le relazioni sindacali sono buone e l'azienda è disponibile al dialogo e favorevole a iniziative a tutela dei lavoratori», conferma **Marco Massari**, segretario della Fiom di Mantova, dove ha sede l'headquarter di Marcegaglia. Racconta Massari che negli stabilimenti di Gazoldo degli Ippoliti, a fronte delle richieste di interventi per installare nuovi aspiratori sulle linee produttive per abbattere le emissioni di polveri e nebbie oleose, l'azienda ha risposto positivamente, impegnandosi a installare entro agosto i nuovi aspiratori per migliorare la qualità dell'aria. Inoltre la proprietà

ha concordato con le rsu un piano di analisi e rilevamenti sugli impianti, con riferimento alle lavorazioni e ai materiali individuati, in relazione alle emissioni di polveri e nebbie oleose.

Decarbonizzazione e riduzione dell'impatto ambientale sono i due obiettivi del gruppo mantovano, da raggiungere sperimentando nuove tecnologie come, ad esempio, il piano I-Smelt messo a punto dal professore di siderurgia del Politecnico di Milano, **Carlo Mapelli**. Il prototipo, in fase di realizzazione a Ravenna, consente di utilizzare i cascami di acciaio, ovvero parte dei rottami, scaglie del decappaggio e altri scarti da riciclare in un forno alimentato da billette a minerale di ferro e biocarbone, per realizzare acciaio verde a impatto zero. È inoltre stato lanciato un progetto di carbon capture per la cattura di CO2 attraverso un impianto di cogenerazione e la ricerca di partner industriali a basso impatto ambientale. Ma la sfida più grande per la siderurgia italiana e, in generale per la manifattura, si chiama Cina: «Non c'è solo la concorrenza che viene dai siderurgici asiatici, ma anche un'importazione massiccia di semilavorati e prodotti finiti a un costo più basso del nostro. Chi produce in Italia e in Europa sconta costi energetici più alti, ma anche quote di compensazione dell'inquinamento prodotto che pesano sul costo finale dei prodotti. In tal senso, si può valutare positivamente la strategia europea varata la scorsa settimana che introduce nuove misure di regolamentazione del mercato, evitando una drastica chiusura (come i dazi imposti dall'America), favorendo un bilanciamento tra scambi commerciali e tutela della produzione europea».

'E

A Ravenna, nel più grande stabilimento del gruppo, Antonio Marcegaglia racconta un modello familiare che riesce a essere competitivo in un settore dominato da fondi e commissari

Con 7.800 dipendenti e 6,3 miliardi di ricavi, il colosso punta a rafforzare la produzione primaria. E su Ilva un monito: "Non si possono replicare i modelli del passato"

