

CRISI DEMOGRAFICA

Istat: nel 2050 in Italia 55 milioni di abitanti

La popolazione in Italia continua a diminuire. Secondo l'Istat dai 58,9 milioni residenti a inizio 2025, si passerà ai 55 milioni nel 2050. Nel 2080 13 milioni in meno rispetto a oggi. — a pagina 7

Istat: -4 milioni di abitanti nel 2050 Mina sul lavoro

Le previsioni

La drastica diminuzione
della popolazione «risultato
praticamente certo»

Pietro Menzani

La popolazione italiana continuerà a diminuire e a invecchiare almeno fino al 2080. Secondo le previsioni dell'Istat, nel 2050 i residenti scenderanno a 55 milioni (erano 58,9 a inizio 2025) mentre entro il 2080 il totale ammonterà a 45,8 milioni di individui, oltre 13 milioni in meno rispetto al 2025. Gli italiani, poi, saranno sempre più anziani: la percentuale di persone in età lavorativa (dai 15 ai 64 anni) diminuirà ulteriormente, passando dal 63,4% registrato il primo gennaio 2025 al 55,3% del 2050.

Residenti in calo

La riduzione della popolazione non avrà la stessa intensità su tutta la penisola. Anche se in un contesto di diminuzione, il Nord mostrerà una dinamica più favorevole rispetto al resto del paese, passando da 27,5 milioni di persone nel 2025 a 24,2 milioni nel 2080. Nel Centro Italia, invece, i residenti caleranno a 11 milioni nel 2050 e nel lungo periodo si scenderà a 9,3 milioni. Ma è nel Meridione che il calo assumerà i tratti più marcati: entro il 2080 la popolazione sarà di oltre un terzo inferiore rispetto ai livelli iniziali, passando da 19,7 milioni a

12,3 milioni. La contrazione della popolazione interesserà maggiormente le aree interne, che tra il 2030 e il 2050 passeranno da 13,1 a 11,8 milioni di residenti, perdendo oltre 1,3 milioni di unità.

Squilibrio tra nascite e decessi

Il vistoso calo della popolazione previsto tra il 2025-2080 è determinato da un saldo naturale tra nascite e decessi che rimarrà negativo per tutto il periodo preso in considerazione. Nello scenario mediano, fino al 2030 le nascite si manterranno su livelli stabili (355mila nati annui), ma si scenderà a 335mila nel 2050 e a 281mila nel 2080. I decessi, al contrario, sono destinati ad aumentare significativamente, passando da 652mila nel 2025 a 708mila nel 2030 e raggiungendo un picco di 869mila nel 2058.

Nel lasso di tempo oggetto dello studio, il saldo naturale passerà quindi da circa -296mila nel 2025 a -353mila nel 2030, fino a raggiungere un livello apicale di -570mila nel 2059. E non basterà il saldo migratorio con l'estero, che rimarrà positivo per tutto il periodo (da circa 296mila persone nel 2025 scenderà a 247mila nel 2030 e a 204mila nel 2050, per poi tornare a crescere fino a 221mila nel

2080), per arginare il calo della popolazione residente.

Nel 2047 più coppie senza figli

Un cerchio rosso è segnato sul 2047. In quell'anno, secondo lo scenario mediano dell'Istat, in Italia le coppie senza figli diventerebbero più numerose di quelle con figli. Il sorpasso arriverebbe prima al Nord, nel 2038, e al Centro, nel 2044, mentre nel Mezzogiorno le coppie con figli resterebbero prevalenti fino al 2050. A livello nazionale, le coppie con figli scenderebbero da circa 7,5 milioni nel 2025 a 5,8 milioni nel 2050, con una riduzione del 22,3%. La loro quota sul totale delle famiglie passerebbe dal 28,1% al 21,1%. Le coppie senza figli seguirebbero invece un andamento opposto: da 5,4 milioni nel 2025 a 5,9 milioni nel 2050, con un aumento dell'8,8%. La loro incidenza salirebbe dal 20,3% al 21,4%.



Popolazione più vecchia

Siamo quindi destinati a invecchiare di più. Tra il 2025 e il 2030 l'età media passerà da 46,9 a 48 anni, mentre tra il 2030 e il 2050 supererà i 51 anni e gli ultrasessantacinquenni arriveranno al 34,5% del totale (a fronte del 24,7% registrato il primo gennaio 2025). Tra il 2050

e il 2080 il processo di invecchiamento è destinato a proseguire, seppur con ritmi più contenuti. L'età media raggiungerà i 52,1 anni e la quota di ultrasessantacinquenni si stabilizzerà intorno al 36,8%. La popolazione in età lavorativa continuerà a diminuire, attestandosi al 53,2 per cento.

L'impatto sul lavoro

Il tasso di attività (ossia la quota delle forze di lavoro sulla popolazione

tra i 15 e i 64 anni), però, a fronte dell'invecchiamento degli italiani, è previsto in crescita. Nello scenario mediano passerà dal 66,7% nel 2025 al 71% nel 2050, con un aumento di 4,3 punti percentuali. Saranno le donne a essere protagoniste di questa crescita: il tasso di attività femminile salirà dal 57,8% del 2025 al 64,2% nel 2050, mentre per gli uomini la crescita prevista è più contenuta, dal 75,6% al 77,2 per cento.

Secondo Francesco Seghezzi, presidente di Adapt, i dati Istat «danno la misura della trasformazione che ci attende, e danno per scontato che avremo un esercito di lavoratori over 65 e una età pensionabile molto più elevata». Secondo Seghezzi, «anche ipotizzando una crescita dell'occupazione, una maggiore partecipazione femminile e una quota sempre più elevata di over 65 al lavoro, avremo comunque quasi 3 milio-

ni di persone attive in meno. Non siamo di fronte a una normale oscillazione del mercato del lavoro, ma a uno dei cambiamenti più profondi che il nostro sistema produttivo abbia mai affrontato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La fotografia

34,5%

Gli over 65 nel 2050

L'Italia diventerà sempre più vecchia. Tra il 2025 e il 2030 l'età media passerà da 46,9 a 48 anni, mentre tra il 2030 e il 2050 supererà i 51 anni e gli ultrasessantacinquenni arriveranno al 34,5% del totale (a fronte del 24,7% registrato il primo gennaio 2025)

2047

Più coppie senza figli

Secondo lo scenario mediano dell'Istat, nel 2047, in Italia le coppie senza figli diventeranno più numerose di quelle con figli. Il sorpasso arriverebbe prima al Nord, nel 2038, e al Centro, nel 2044, mentre nel Mezzogiorno le coppie con figli resterebbero prevalenti fino al 2050

Il tasso di attività femminile salirà dal 57,8% del 2025 al 64,2% nel 2050
Giù il divario di genere



Zes, contratti di sviluppo, riforma degli incentivi: le misure per l'industria verso la manovra

Imprese. Zona economica speciale verso un'estensione solo selettiva al Nord. Sul tavolo anche il rifinanziamento per la Nuova Sabatini e, se necessario, per il 5.0. Stop a 20 agevolazioni: le risorse andranno al Fondo crescita sostenibile

Carminé Fotina

ROMA

L'estensione selettiva della Zes (Zona economica speciale). I rifinanziamenti per i contratti di sviluppo e la Nuova Sabatini, con una valutazione che si farà a fine anno anche sulla nuova Transizione 5.0. Le norme per completare il riassetto del Fondo di garanzia per le Pmi. E la rimodulazione delle risorse del Fondo crescita sostenibile che renderà attuativa la riforma degli incentivi. In tema di politica industriale, sono le principali istruttorie alle quali lavorano i ministeri in vista del prossimo pacchetto manovra: disegno di legge di bilancio più decreto Imprese collegato.

cazione amministrativa della Zes (Zona economica speciale), che oggi si applica alle regioni del Sud oltre a Marche e Umbria. Un'ipotesi in campo, come prospettato anche dal sottosegretario per il Sud Luigi Sbarra nell'intervista al Sole 24 Ore del 7 agosto, è aggiungere alle filiere del Piano Zes anche le energie rinnovabili, per sbloccare i progetti di investimento impantanati a livello locali. E proprio le rinnovabili potrebbero essere uno dei settori in cui far valere anche l'estensione al Centro-Nord. Così come si valuta di limitare la "nazionalizzazione" della Zes solo a investimenti superiori a una determinata soglia, sul mo-



ZONA ECONOMICA SPECIALE

Rinnovabili nel piano e nuova dote per il bonus

È per certi versi il dossier più complesso tra quelli allo studio. La soluzione più probabile è un'estensione solo parziale al Centro-Nord del modello centralizzato di semplifi-

dello delle procedure straordinarie per gli investimenti esteri di preminente interesse strategico nazionale. Il vero nodo politico di quest'operazione, prioritaria per la premier Giorgia Meloni e sicuramente ad alto impatto nell'anno pre elettorale, è il pressing delle Regioni del Nord, a cominciare dalla Lombardia guidata dal leghista Attilio Fontana, è di andare oltre la mera estensione dei vantaggi amministrativi, rappresentati dallo sportello digitale per l'autorizzazione unica. La richiesta è ottenere risorse ad ampio raggio anche per la leva fiscale rappresentata dal credito di imposta per gli investimenti, oggi riconosciuto solo in ristrette aree delle zone logistiche speciali e con risorse contenute. Non sembrano esserci spiragli, però, anche per le regole europee sugli aiuti di Stato. Il sottosegretario Sbarra chiede il rifinanziamento del credito di imposta Zes per 4 miliardi nel triennio, ma sempre limitato al Mezzogiorno.

2

RIASSETTO DEGLI AIUTI Fondo unico con bandi attuativi per materie

La legge di bilancio sarà anche la sede per dare una forma definitiva alla riforma degli incentivi alle imprese gestiti dal ministero delle Imprese e del made in Italy (Mimit). Lo stabilisce il decreto legislativo approvato dal consiglio dei ministri lo scorso 22 giugno. In manovra sarà formalizzata l'entità delle agevolazioni che verranno abrogate per confluire nel Fondo crescita sostenibile. Il ministero adotterà poi una serie di bandi attuativi per singole materie ed obiettivi. Al momento, le misure candidate alla chiusura sono una ventina e sono praticamente

tutte proposte dal Mimit, visto che dagli altri ministeri è arrivato un contributo quasi nullo alla riforma. In particolare, le risorse che confluiranno nel Fondo crescita sostenibile dovrebbero provenire da Fondo trasferimento tecnologico, Fondo per lo sviluppo industriale e biomedico, incentivo Nuove imprese a tasso zero, Fondo impresa femminile, Fondo imprese creative, credito alle aziende vittime di mancati pagamenti, agevolazioni per le imprese confiscate o sequestrate alle mafie, misura Digital transformation, Fondo transizione industriale, incentivo Economia circolare, fondo Green new deal, incentivi per investimenti nel capitale di rischio nelle Pmi di aeronautica-chimica verde-componentistica auto-energia rinnovabile, fondo turismo e spettacolo del periodo Covid-19, incentivi per la blockchain e la magiorazione del credito d'imposta 4,0 per investimenti Pnrr.

3

RIFINANZIAMENTI Contratti di sviluppo e Nuova Sabatini

In lizza per un rifinanziamento ci sono i contratti di sviluppo e la Nuova Sabatini, due tra le principali misure di politica industriale gestite dal Mimit. Entrambi gli strumenti avevano ottenuto un'iniezione di risorse con la legge di bilancio di un anno fa, ma il tasso di richieste presentate e di assorbimento delle risorse potrebbe richiedere un nuovo intervento. I contratti di sviluppo erano stati rifinanziati con 250 milioni per il 2027, 50 milioni per il 2028 e 250 milioni per il 2029. L'incremento di domande è stato misurato dal Mimit sulla base di periodi pluriennali: circa 90 all'anno tra il

2015 e il 2021 e, più recentemente, tra il 2022 e il 2025: 250 annue. Va anche detto che alla velocità con la quale le imprese presentano le istanze non corrisponde la stessa celerità dell'iter di approvazione dei progetti. Nel periodo 1° gennaio-30 aprile 2026, secondo il sito del Mimit, sono stati sottoscritti tra il ministero, le imprese, le regioni interessate ed Invitalia, che gestisce la misura, otto accordi. E, proprio per velocizzare le procedure di autorizzazione, è in arrivo un decreto ministeriale preparato dagli uffici tecnici del ministro Adolfo Urso.

Per quanto riguarda la Nuova Sabatini, una misura storica che supporta con finanziamenti agevolati l'acquisto o il leasing di beni strumentali, nell'ultima manovra erano stati stanziati 200 milioni di euro per il 2026 e 450 milioni per il 2027. Nel complesso, incluse le vecchie risorse, l'aggiornamento del 26 agosto segnala ancora disponibili 1,2 miliardi di euro a valere sulla misura ordinaria e 77,2 milioni per la misura volta a sostenere

le Pmi impegnate in processi di capitalizzazione. Non c'è un allarme risorse, quindi. Ma in ottica pluriennale un rifinanziamento potrebbe essere opportuno alla luce del tasso di assorbimento delle risorse che viaggia sui 700 milioni annui: secondo le statistiche ufficiali, tra agosto 2025 e luglio 2026 il contributo fin qui riconosciuto dallo Stato per abbattere gli interessi sui finanziamenti è passato da 5,1 a 5,8 miliardi di euro.

4

TRANSIZIONE 5.0 Risorse da monitorare e resta il nodo cloud

Merita un discorso più articolato il nuovo piano Transizione 5.0. Parla di un rifinanziamento alle porte rischia di essere prematuro, sebbene i numeri delle richieste richiedano una riflessione per il prossimo biennio. Ricapitolando, la manovra 2026 aveva stanziato 9,8 miliardi di euro, ripartiti in termini di finanza pubblica fino al 2035. In poco più di due mesi dall'apertura della piattaforma Gse, le comunicazioni preventive di investimento presentate

dalle imprese per accedere all'iperammortamento hanno raggiunto 4,75 miliardi di euro, ma va considerato che molti progetti si erano accumulati nei primi sei mesi dell'anno, in attesa che si sbloccasse l'iter attuativo. Si tratta ad ogni modo del costo preventivato degli investimenti, non di quello a carico dell'Erario. La misura non prevede un plafond e il costo per lo Stato si ripartisce negli anni in linea con i tempi di ammortamento dei beni. Non c'è dunque un allarme risorse immediato. La relazione tecnica della norma, a fronte dei 9,8 miliardi di euro stanziati, ipotizzava circa 30 miliardi di investimento totale da parte delle imprese nel periodo di applicazione del piano (1° gennaio 2026-30 settembre 2028). In proporzione dunque, al momento, e se tutti gli investimenti preannunciati fossero confermati, l'assorbimento delle coperture sarebbe pari a circa 1,5-1,6 miliardi di euro. La manovra sarà poi un'ulteriore opportunità per riammettere tra gli investimenti ammissibili i software in cloud oppure, in alternativa, per varare una misura specifica.

5

FONDO DI GARANZIA Da confermare il tetto a 5 milioni per impresa

Dal 1° gennaio 2027 il Fondo di garanzia per le Pmi torna all'antico. Un decreto interministeriale Mimit-Mef ripristinerà il sistema basato su coperture dei finanziamenti che variano in base alla classe di rischio delle imprese. Ma potrebbe essere necessario intervenire con la legge di bilancio se il nuovo schema farà emergere un fabbisogno aggiuntivo di risorse. La manovra dovrebbe essere poi il veicolo per inserire una norma che confermi l'attuale importo massimo garantito per singolo beneficiario, pari a 5 milioni di euro, e la gratuità di accesso al Fondo per le microimprese. Per la cronaca, il decreto Mimit-Mef, a meno di modifiche in extremis, sarà così articolato: per operazioni finanziarie dirette alla liquidità copertura del 40% in fascia 1 (la meno rischiosa), del 50% in fascia 2, del 60% in fascia 3 e del 70% in fascia 4; per il finanziamento del rischio copertura unica al 50 per cento; per le operazioni finanziarie a fronte di investimenti (inclusi i finanziamenti della Nuova Sabatini) e per quelle destinate a start up e Pmi innovative copertura unica confermata all'80 per cento. Garanzia dell'80% anche per le operazioni concesse a nuove imprese, quelle per il microcredito e per le operazioni a importo ridotto (inalzate stabilmente fino a 100 mila euro). Solo in quest'ultima categoria, saranno ammesse anche le imprese in fascia di rischio 5.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Stellantis, giro di nomine in Europa

Quattro ruote/1

Arnaud Belloni nominato alla guida dei marchi Fiat, Abarth e Lancia

Stellantis riorganizza i vertici in Europa e annuncia la nomina di Arnaud Belloni come ceo dei marchi Fiat, Abarth e Lancia. Sarà anche chief marketing officer (cmo) per l'Europa, riportando a Emanuele Cappellano, chief operating officer per l'Enlarged Europe. Nel nuovo ruolo prende il posto di Olivier François, che supporterà Belloni fino a metà ottobre, per garantire una transizione ordinata e continuerà a supportare Stellantis come advisor strategico. «Gli auguriamo il meglio per il futuro e siamo lieti di poter continuare a beneficiare della sua esperienza e delle sue competenze

come consulente strategico» ha detto il ceo di Stellantis, Antonio Filosa. Belloni torna in Stellantis, dove aveva già trascorso 16 anni nei marchi italiani e francesi dell'azienda, dal gruppo Renault, dove ha ricoperto il ruolo di global chief marketing officer da novembre 2020 e quello di chief branding officer per tutti i marchi del Gruppo da maggio 2023. «Siamo lieti di dare nuovamente il benvenuto ad Arnaud in Stellantis. La sua visione internazionale, la leadership creativa e la conoscenza dei nostri marchi saranno determinanti per rafforzare le attività di marketing in Europa e accompagnare Fiat, Abarth e Lancia nella loro prossima fase di sviluppo» ha sottolineato Cappellano. La nomina di Belloni fa parte della riorganizzazione dell'area Enlarged Europe, nell'ambito della realizzazione del piano strategico Fast Lane 2030.

L'area, come detto, continua a fare capo a Emanuele Cappellano. Nel dettaglio, oltre a Belloni, Stellantis ha

nominato Xavier Chardon ceo del marchio DS Automobiles in aggiunta alla sua attuale responsabilità in Citroën. Inoltre, Xavier Peugeot è stato nominato responsabile del marchio Jeep in Europa, una posizione di nuova istituzione che riporta direttamente al coo della regione. Infine, Roberta Zerbi focalizzerà l'attività su Customer Journey Excellence e Network Development. Di conseguenza, l'ente Commercial Operations Enlarged Europe, diretto da Maurizio Zuares, vedrà Gaetano Thorel come responsabile del marchio Lancia per Enlarged Europe, in aggiunta alla sua attuale responsabilità per Fiat e Abarth Enlarged Europe, riportando funzionalmente ad Arnaud Belloni. Inoltre, Laurent Diot è nominato responsabile del brand DS Automobiles Enlarged Europe, Fabio Catone è confermato responsabile per Enlarged Europe dei marchi Jeep, Ram e Dodge.

—M.Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

6
Xavier Peugeot è stato scelto come responsabile del marchio Jeep in Europa

Stabilimenti e produzione: le mosse cinesi sul mercato Ue

Trattative in corso

Dongfeng e Leapmotor con Stellantis, Xpeng operativa in Austria

La «corsa allo spazio» dei produttori cinesi in Europa è già partita e tutto fa pensare che il 2027 sarà l'anno decisivo per l'avvio definitivo di localizzazione di capacità produttiva in occidente da parte delle case automobilistiche orientali più attrezzate e aggressive. Byd, Geely, Saic e gli altri hanno già incrementato, negli ultimi anni, la capacità esportativa, ma non si può aggredire pienamente un mercato, a maggior ragione quello dell'automobile, solo con l'export. Serve un salto di qualità.

I principali protagonisti hanno già schierato le pedine. Geely si è da tempo posizionata in Europa rilevando Lotus, Volvo Cars, Polestar e LEVC; ha lanciato il suo marchio omonimo in Europa nel 2025 e controlla marchi come Lynk & Co e Zeekr; detiene inoltre il 50% di Smart. A maggio Volvo Cars avrebbe acquistato, secondo fonti locali, parte di una fabbrica Ford a Valencia. Chery detiene invece una quota del 40% di una JV con la spagnola Ebro per la produzione in un ex sito Nissan a Barcellona e prevede di avviare la produzione nel primo trimestre 2027, anche se

alcuni ritardi l'hanno spinto a vagliare altre opportunità in Uk attraverso un accordo con Nissan. Saic, secondo player cinese in Europa per quota di mercato (attraverso il marchio MG) punta a sua volta a una fabbrica in Galizia: il governatore Alfonso Rueda, ha detto che darà priorità strategica al progetto, con un investimento iniziale atteso di circa 200 milioni. Faw invece, secondo Reuters, è in trattative con Stellantis per produrre in uno degli stabilimenti spagnoli del gruppo franco-italiano e prevede di lanciare una dozzina di modelli elettrici e ibridi in Europa entro il 2028.

La corsia preferenziale con Stellantis l'ha però imboccata da tempo Leapmotor, che pianifica di avviare la produzione di due modelli in Spagna, intensificando un'alleanza che va dalla distribuzione alla produzione. In questi mesi Stellantis ha anche rafforzato il dialogo con Dongfeng (possiede una piccola quota del gruppo italo-francese): le due società creeranno una JV che gestirà vendita, distribuzione, acquisti e ingegneria dei veicoli elettrici cinesi nel mercato europeo, oltre alla produzione: il sito prescelto è quello francese di Rennes.

Anche Xpeng (Volkswagen possiede una piccola quota) ha acceso da tempo i radar e ha avviato un'alleanza con il fornitore automotive Magna per assemblare fino a quattro modelli a Graz, in Austria, destinati al mercato europeo.

Byd, infine, è l'unico che ha già

avviato la produzione in Europa, nel sud dell'Ungheria, che andrà a regime a fine anno (sono già stati i prodotti i primi modelli della Dolphin Surf, a breve seguirà il Suv Atto 2). Il produttore, però, allo stesso modo dei concorrenti cinesi, ha sondato i principali player europei, in cerca di capacità produttiva in eccesso da saturare. Volkswagen, Ford e Nissan, secondo alcuni osservatori, potrebbero essere interessate ad eventuali accordi. Più recentemente Alfredo Altavilla, special advisor di Byd per l'Europa, ha detto che la decisione sarà presa molto presto. «Spagna e Francia» sono tra le maggiori candidate per l'intervento, «che comporta l'acquisizione di una fabbrica già esistente».

—M.Me.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto, in Ue una su 5 è elettrica Byd salva i ricavi con l'export

Quattro ruote/2

A far crescere l'elettrico in Europa sono Italia (+75%), Francia (+55), Germania (+41)

Per Byd i ricavi calano in Cina (-31%) e crescono fuori: oltre la metà viene dall'estero

Matteo Meneghello

Nemmeno Byd è «profeta in patria». Il ritorno in utile del produttore cinese nella prima parte dell'anno, dopo cinque trimestri consecutivi in rosso, deve tutto a una crescita dei ricavi (+34%) interamente trainata dai mercati esteri, mentre il mercato cinese, il più grande al mondo, fa segnare un -31%. Per la prima volta nella storia di Byd, la massa di ricavi fuori dalla Cina supera quella del mercato locale, pesando oggi per il 53%. «L'industria automobilistica cinese è entrata in una fase di profondo aggiustamento e divergenza caratterizzata da una domanda interna debole e una robusta crescita delle esportazioni - si legge nella semestrale -. Lo slancio della crescita all'estero del gruppo continuerà a sprigionarsi».

Lunedì le azioni di Byd sono scese del 5,2% a Hong Kong, il calo

maggiore in quattro mesi: gli obiettivi di vendita del 2026 sono ancora lontani e alcuni investitori si sono concentrati su alcuni rischi, come la possibilità di nuovi dazi da parte dell'Ue. Gli oltre 12 miliardi di euro di fatturato generato all'estero di Byd sono strettamente legati a uno scenario in cui la transizione elettrica del mercato dell'auto europeo sta acquistando, mese dopo mese, un carattere sempre più strutturale. Un'auto su 5 immatricolata nel vecchio continente è ormai elettrica. I dati del primo semestre del mercato europeo dell'auto (e anche quelli di luglio) certificano questo boom, spinto anche dai timori per l'aumento dei costi del carburante a causa del conflitto mediorientale, con un incremento delle vendite dei modelli Bev del 28% mese su mese e del 31% anno su anno. Una crescita guidata dai tre mercati principali come quello italiano (+75,7%), francese (+55,4%) e tedesco (+40,9%). A fare da contraltare al boom elettrico c'è il dato sulle auto a benzina tradizionali, le cui immatricolazioni nell'Ue hanno registrato una contrazione del 18,2% da inizio anno. Una festa alla quale hanno partecipato

tutti i produttori indistintamente, con Volkswagen che complessivamente è riuscita a mantenere la leadership europea (nonostante un -1,2%), affiancando al secondo posto anche la brillantezza del marchio Skoda (+8,5%), mentre Toyota è terza grazie alle buone vendite dei modelli full hybrid (+11,2%).

Ma sono stati i produttori cinesi a capitalizzare nel migliore dei modi il boom. Insieme, i cinque principali gruppi cinesi (Byd, Saic Motor, Geely, Chery e Leapmotor) hanno registrato una crescita del 65% su base annua, superando i volumi delle giapponesi (Toyota, Honda, Nissan, Suzuki, Mazda e Mitsubishi). E a luglio, secondo i dati della China passenger car association,

L'ELETTRICO AVANZA

Boom in Europa

In Europa si registra un incremento delle vendite dei modelli Bev del 28% mese su mese e del 31% anno su anno. Ormai nel Vecchio continente un'auto su cinque immatricolata è elettrica.

Il caso Byd

Il ritorno in utile di Byd nel semestre è legato alla crescita dei ricavi (+34%) interamente trainata dai mercati esteri, mentre il mercato cinese fa segnare un -31%.

6

In Europa i modelli Bev sono aumentati del 28% mese su mese e del 31% su anno

le vendite totali all'estero sono balzate dell'88%. In Europa l'accelerazione è legato in particolare alle gamme elettrificate, che hanno beneficiato maggiormente dei rinnovati sussidi statali in Nord Europa, a fronte di cataloghi giapponesi meno focalizzati sulle auto a batteria. Oltre a consolidare la crescita dei volumi, però, la Cina sta vincendo la sfida dei margini e della redditività, raccogliendo i massimi benefici dalla transizione ecologica del parco auto continentale, a differenza dei costruttori tradizionali europei con le spalle al muro, costretti a rivedere al ribasso le stime sui propri profitti e a rivedere la struttura dei costi a causa della pressione sui prezzi (come dimostrano le recenti decisioni di Volkswagen, di Bmw e di Mercedes). Nel dettaglio, Byd ha visto le proprie immatricolazioni nell'Ue più che raddoppiare (+152,9%) nella prima metà dell'anno, trainata anche da iniziative promozionali finalizzate proprio a proteggere i margini. Chery (commercializza i marchi Omoda, Jaecoo, Jetour) è il gruppo che è riuscito a generare la crescita percentuale più alta in Europa da inizio anno (+267,1%), grazie al successo dei suoi Suv compatti posizionati, anche in questo caso, in fasce di prezzo altamente competitive. Leapmotor ha a sua volta fatto segnare exploit costanti da inizio anno (con picchi mensili superiori al 440%), ottimizzando la struttura dei costi grazie alla condivisione della rete logistica europea con Stellantis.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SIDERURGIA

Ex Ilva, indotto fermo: rischio maxi licenziamenti

L'indotto ex Ilva vive i primi contraccolpi della fermata dell'area a caldo del siderurgico: ad oggi i licenziamenti riguardano circa un migliaio di addetti. —a pagina 17

Ex Ilva, l'indotto si ferma: pronto un migliaio di licenziamenti

Siderurgia

In arrivo i provvedimenti collettivi conseguenti allo stop dell'area a caldo

Alcune imprese sono ricorse alla cassa ordinaria, bloccati tutti i contratti a termine

Domenico Palmiotti

Tra avvio dei licenziamenti collettivi e ricorso alla cassa integrazione, l'indotto ex Ilva vive già i primi contraccolpi della fermata dell'area a caldo del siderurgico che, per effetto del decreto della Corte d'Appello di Milano, dovrà avvenire entro fine ottobre (90 giorni dal 27 luglio). Dal fronte Aigi, associazione di imprese, annunciano che «tra qualche giorno i licenziamenti verranno ufficializzati. Ad oggi riguardano circa un migliaio di addetti divisi fra tre-quattro aziende. Sono imprese che non intravedendo possibilità di riavvio dell'area a caldo, ritengono che non abbia senso usare la cassa integrazione e stanno attivando le procedure di licenziamento collettivo. Ma il 30 per cento del problema si sta già verificando con il mancato rinnovo dei contratti di lavoro a tempo determinato».

Invece per la cassa integrazione, la Peyrani spa, che si occupa di manutenzioni, ha comunicato ieri ai

sindacati la sospensione dal lavoro (procedura ordinaria) di 55 unità. E un'altra azienda, Itelyum-Castiglia, ha dichiarato che con l'alt alla produzione, si fermano anche la logistica e lo scarico delle materie prime al porto dove sono impiegate 70 unità, di cui 16 a tempo determinato. «Ne deriva un esubero strutturale che la società intende affrontare con la necessaria tempestività per evitare ripercussioni finanziarie» scrive Itelyum-Castiglia. Prima di queste, un'altra impresa, la Semat Engineering, ha chiesto il rinnovo della cassa integrazione per oltre 200 addetti essendosi fermato il lavoro con lo stop alle batterie delle cokerie, stop in corso già da alcuni mesi.

Fonti vicine ad Acciaierie d'Italia affermano che per la fermata dell'area a caldo, al momento il giorno non è definito, ma tutto quello che è necessario predisporre «è stato già studiato, analizzato e pianificato». Non è che lo si fa dall'oggi al domani, si evidenzia, anche perché dovrà essere data comunicazione, attraverso un piano, al ministero

dell'Ambiente, agli enti locali e alle autorità di controllo. E una data ancora non c'è, si ribadisce.

Sono tre le convocazioni che si attendono a breve: dell'azienda ai sindacati per dire come e quando ci sarà la fermata; del Governo sul futuro dell'ex Ilva, considerate le candidature degli acciaiieri italiani con Federacciai, degli indiani di Jindal, degli americani di Flacks Group e del gruppo ceco CE Industries; infine, sempre da parte del Governo con il Tavolo Taranto relativo alla nuova industrializzazione. Intanto si fa avanti Vincenzo Cesareo, a capo del gruppo metalmeccanico Comes, presidente



della Camera di Commercio di Taranto e già a capo di Confindustria Taranto. In una lettera al Governo, Cesareo scrive che «l'imperativo morale ed economico deve essere quello di salvare l'area a caldo, trasformandola tecnologicamente, com'è ormai improcrastinabile, affinché smetta di essere una ferita ambientale e divenga, all'opposto, l'impalcatura che alimenta l'area a freddo, garantendo acciaio italiano sostenibile e di alta qualità, nonché una buona occupazione. In questo scenario - scrive - non appare accettabile l'esclusione o l'assenza dell'imprenditoria locale da processi decisionali di tale portata. Le imprese del territorio, che da oltre sessant'anni convivono con lo stabilimento e che, come l'azienda che rappresentano, hanno continuato a investire ingenti risorse proprie per promuovere l'innovazione e la

transizione ecologica di questa terra, hanno il diritto di entrare in partita ed il dovere di contribuire alla soluzione dei problemi». Il cda di Comes ha deliberato un milione di euro «per partecipare ad una cordata imprenditoriale finalizzata all'acquisizione ed al rilancio dell'ex Ilva» e auspica che anche altri partner locali si facciano avanti.

Infine, sul fronte giudiziario si è completata l'azione legale per cercare di bloccare la fermata. Dopo Ilva, anche Acciaierie d'Italia ha presentato il ricorso straordinario in Corte di Cassazione ed entrambe le società hanno anche inoltrato l'istanza di sospensiva alla Corte d'Appello. Scrive AdI nel ricorso: «La Corte d'Appello, disponendo la sospensione immediata delle attività dell'area a caldo, ha integralmente sostituito la propria misura inibitoria a quella disposta

dal Tribunale» e così è «venuta meno la possibilità per AdI di avvalersi della misura rimediabile indicata dal Tribunale per evitare la sospensione delle attività di produzione dell'acciaio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ricorso in Cassazione anche di Acciaierie d'Italia: «La Corte d'Appello ha sorpassato il Tribunale»



Polo siderurgico.
Una veduta dello stabilimento ex Ilva di Taranto e dell'adiacente quartiere Tamburi

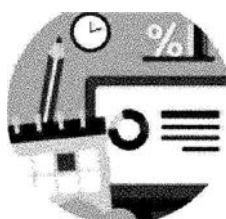


Previdenza

Fondo negoziale,
per i neo assunti
basta l'adesione
automatica

**Barbara Massara
e Matteo Prioschi**

— a pag. 33



Previdenza complementare

Nel Tfr3 tutte le opzioni per lavoratori e aziende

In base alla scelta effettuata
dal dipendente il datore
conferisce Tfr e contributi

Con l'adesione automatica
gli importi vengono
destinati al fondo negoziale

**Barbara Massara
Matteo Prioschi**

Per scegliere il fondo pensione negoziale, il lavoratore assunto dal 1° luglio 2026 in poi deve aderire in modo automatico alla previdenza complementare, versando sia il Tfr che la contribuzione.

In aggiunta, attraverso il modello Tfr3 (ancora disponibile solo in bozza) il dipendente può optare per conferire solo una quota del Tfr (spuntando la lettera A del modello) o per rinunciare alla contribuzione (lettera B), qualora la sua retribuzione annua lorda risulti inferiore all'assegno sociale Inps.

È quanto si evince dall'ultima FAQ pubblicata dal ministero del Lavoro nella sezione del sito dedicata alla previdenza complementare, a seguito della quale il

concetto di adesione automatica risulta profondamente diverso dal meccanismo dell'adesione tacita (o silenzio assenso) applicabile agli assunti fino al 30 giugno scorso.

Conseguentemente il datore di lavoro deve versare i Tfr (100% o percentuale diversa, se prevista) dei dipendenti che aderiscono in modo automatico al fondo pensione negoziale (o in mancanza di quest'ultimo, a Cometa) a decorrere dalla data di assunzione, sia se il Tfr3 non è stato compilato e restituito, sia in caso di restituzione entro 60 giorni con spunta della lettera A in favore di conferimento parziale. I contributi invece devono essere versati secondo le decorrenze e le regole previste da ciascun fondo pensione.

Qualora il dipendente abbia

una retribuzione annua bassa (nel 2026 inferiore a 7.101,12 euro), che gli permette di non versare il contributo a suo carico, il datore di lavoro deve comunque conferire la quota a carico dell'azienda. A seguito dei chiarimenti forniti con la recente FAQ, è sorto il dubbio sulla possibile contemporanea opzione sia del conferimento di una quota del Tfr che della rinuncia alla contribuzione.



Ragionando al contrario, nella medesima risposta, il Ministero ha precisato che, per adesione esplicita, deve intendersi la scelta effettuata entro 60 giorni dall'assunzione in favore di un fondo pensione diverso da quello negoziale (lettera C del Tfr3). Tale decisione, in generale (salvo eccezioni) comporta l'obbligo di trasferire solo il Tfr nella misura indicata, secondo le decorrenze previste da ciascun fondo.

Infine il neo assunto che non ha mai avuto un precedente rapporto di lavoro, e che quindi non ha mai scelto se aderire o meno alla previdenza complementare con il Tfr, può scegliere attraverso la lettera D del modello Tfr3 di mantenere il trattamento di fine rapporto in azienda, secondo il regime dell'articolo 2120 del Codice civile. Quel Tfr deve essere versato, a

partire dalla data di assunzione, come contributo al Fondo di tesoreria dell'Inps dalle aziende che nel 2025 già erano tenute allo smobilizzo, o da quelle che sono tenute a farlo a decorrere dal 2026, in quanto hanno raggiunto il requisito dimensionale minimo (50 dipendente medi nell'anno di costituzione oppure 60 dipendenti medi nell'anno precedente, in caso di aziende già costituite).

Ugualmente l'azienda deve versare all'Inps la quota del Tfr maturata dal momento dell'assunzione e non destinata alla previdenza complementare (conferimento parziale), versamento da effettuare entro il mese successivo a quello della scelta ovvero nel mese successivo a quello in cui scadono i 60 giorni dall'assunzione (in caso di adesione automatica piena, senza alcuna scelta).

Dovrebbe costituire adesione esplicita la modifica in favore della previdenza complementare (negoziale o meno) della precedente scelta di mantenere il Tfr secondo il regime dell'articolo 2120 del Codice civile. In tale caso la decorrenza della variazione dovrebbe seguire le regole del fondo e probabilmente consentire di versare al fondo pensione negoziale solo il Tfr e non anche la contribuzione, in quanto fuori dall'ambito dell'adesione automatica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La mappa delle opzioni

Quali scelte può compiere il lavoratore, come indicarle nel modulo Tfr3 e i conseguenti adempimenti a carico del datore di lavoro

COSA FA IL LAVORATORE	COSA FA IL DATORE
LAVORATORE DI PRIMA ASSUNZIONE CHE NON ADERISCE ALLA PREVIDENZA COMPLEMENTARE	
Spunta la lettera D della sezione 1 del Tfr3	Accantona il Tfr in azienda o lo versa al Fondo di tesoreria dell'Inps ⁽¹⁾
LAVORATORE NON DI PRIMA ASSUNZIONE CHE NON HA ADERITO ALLA PREVIDENZA COMPLEMENTARE	
Spunta la relativa opzione nelle premesse del Tfr3	Accantona il Tfr in azienda o lo versa al Fondo di tesoreria dell'Inps ⁽¹⁾
ADESIONE AUTOMATICA "PIENA"	
Il lavoratore di prima assunzione non fa nulla; il già assunto spunta la relativa opzione nelle premesse del Tfr3	Versa il 100% del Tfr e i contributi in conto azienda e lavoratore al fondo negoziale ⁽²⁾
ADESIONE AUTOMATICA CON TFR PARZIALE	
Spunta la lettera A del Tfr3	Versa la % indicata di Tfr ⁽³⁾ e i contributi c/azienda e lavoratore al fondo negoziale ⁽²⁾ , e la restante parte del Tfr all'Inps ⁽¹⁾
ADESIONE AUTOMATICA SENZA CONTRIBUTI DEL LAVORATORE	
Spunta la lettera B del Tfr3	Versa il Tfr e i contributi c/azienda al fondo negoziale ⁽²⁾
ADESIONE ESPLICITA A FONDO DIVERSO DA QUELLO DI RIFERIMENTO (NEGOZIALE O COMETA)	
Spunta la lettera C del Tfr3	Versa il Tfr (100% o la % differente indicata ⁽³⁾) al fondo scelto

(1) se sussistono i requisiti dimensionali minimi; (2) o a quello in cui risulta iscritta la maggioranza dei dipendenti (se più di uno), o a Cometa, in mancanza di fondo negoziale; (3) nella misura prevista dal fondo, o in mancanza, non inferiore al 50% per i lavoratori iscritti alla previdenza obbligatoria prima del 29 aprile 1993



Stellantis richiama Belloni guiderà Fiat, Abarth e Lancia

Le nomine, in linea con
il piano Filosa, toccano
altri marchi in Europa
François rimane advisor
strategico del gruppo

di **DIEGO LONGHIN**

ROMA

Cambio al vertice per i marchi italiani di Stellantis. A guidare Fiat, Abarth e Lancia è stato chiamato da Renault Arnaud Belloni che prende il posto di Olivier François, assumendo anche l'incarico di capo del marketing per l'Europa. Per Belloni si tratta di un ritorno a casa, visto che in passato ha avuto ruoli di primo piano sia in Fca sia in Ps. Gruppi che nel 2021 hanno dato vita a Stellantis. Ha trascorso sedici anni tra Fiat e Citroën, lavorando soprattutto sul marketing e sullo sviluppo dei marchi italiani e francesi. È stato direttore marketing di Fiat e Lancia in Francia, managing director di Lancia oltralpe e vicepresidente marketing per l'Asia Pacifico. Il passaggio cruciale in Citroën. Dal 2015 al 2020 Belloni è stato global chief marketing officer per comunicazione e sport del brand francese. Ha

spinto sulla trasformazione digitale e retail, seguendo diversi lanci di prodotto. Sotto la sua gestione Citroën ha registrato otto anni consecutivi di crescita delle vendite in Europa. Emanuele Cappellano, numero uno del mercato Enlarged Europe, sottolinea la «visione internazionale» e la «profonda conoscenza» dei marchi da parte di Belloni.

François affiancherà il nuovo ceo fino a metà ottobre per garantire una transizione ordinata. Dopo resterà in Stellantis come advisor strategico: un ruolo di supporto sui temi di brand e prodotto rimarcato come fondamentale anche dall'ad Antonio Filosa. La sua uscita operativa chiude una lunga fase: in oltre trent'anni di carriera ha guidato marchi come Chrysler, Fiat, Abarth, Ds e Lancia, oltre a ricoprire il ruolo di capo del marketing a livello globale.

Nomine che si inseriscono anche nel riassetto avviato dall'ad Filosa in scia con il nuovo piano FaSTLane 2030: Bonelli assume pure la guida di Lancia, così come in Francia quella di Ds passa sotto Xavier Char-

don che guida già Citroën. Xavier Peugeot, invece, assume il nuovo incarico di responsabile Jeep Europa e Roberta Zerbi, ex ceo di Lancia, si concentrerà sull'esperienza dei clienti e sullo sviluppo della rete. Nell'organizzazione commerciale, Gaetano Thorel guiderà Lancia oltre a Fiat e Abarth; Laurent Diot seguirà Ds oltre a Citroën, mentre Fabio Catone resta responsabile europeo di Jeep, Ram e Dodge.

Non mancano gli ingressi anche a livello mondo. Dal primo settembre Stephanie Hartgrove sarà responsabile della comunicazione, entrando nel gruppo di leadership team di Filosa. Arriva da Johnson & Johnson e ha alle spalle incarichi in Baker Hughes e GE, dopo gli inizi da giornalista con Cnn e Al Jazeera. Clara Ingen-Housz assumerà invece la responsabilità delle politiche pubbliche, regolazione, commercio internazionale e relazioni istituzionali.



Lo stabilimento di Mirafiori a Torino

IL MANAGER

Arnaud Belloni
è il nuovo ceo
dei marchi Fiat,
Abarth e Lancia
Arriva da
Renault



SIDERURGIA

Ex Ilva, Adi fa ricorso contro la chiusura dell'area a caldo

Acciaierie d'Italia ha depositato un ricorso straordinario in Cassazione contro il decreto con cui, il 27 luglio, la Corte di appello di Milano ha ordinato la chiusura dell'area a caldo dell'ex Ilva di Taranto entro il 28 ottobre per inquinamento e danni alla salute. Secondo Adi, l'intervento dei giudici ha sostituito integralmente la misura prevista dal tribunale e impedito così all'azienda di

applicare le soluzioni correttive indicate in primo grado per evitare la sospensione dell'attività produttiva. Il ricorso del gestore degli impianti segue quello di Ilva, che ne è proprietaria.



SIDERURGIA

Acciaierie d'Italia fa ricorso contro chiusura Ex Ilva

Dopo Ilva, anche Acciaierie d'Italia (Adi) ha depositato ricorso straordinario alla Corte di Cassazione contro il decreto con cui, il 27 luglio scorso, la Corte d'Appello di Milano ha ordinato la chiusura dell'area a caldo dell'Ex Ilva di Taranto, entro 90 giorni, per inquinamento e danni alla salute. La tesi del ricorso

è che la Corte d'Appello abbia sostituito integralmente la misura prevista dal Tribunale, impedendo alla società di applicare le soluzioni correttive. Il ricorso di Adi (gestore degli impianti) segue quelle già presentato da Ilva (proprietaria degli impianti).



Stellantis, il ritorno (da Renault) di Belloni

È il nuovo ceo di Fiat, Abarth e Lancia. Xavier Peugeot responsabile europeo di Jeep

«È una persona molto creativa e, allo stesso tempo, veloce e precisa: la sua specialità è la pubblicità». Così un manager che lo conosce bene descrive Arnaud Belloni, neo responsabile marketing per l'Europa di Stellantis, nonché ceo di Fiat, Abarth e Lancia. Subentrerà a Olivier François che a metà ottobre lascerà il gruppo dopo più di 30 anni, mantenendo il ruolo di consulente strategico.

Avi italiani emigrati in Francia negli anni '20, Belloni torna nel gruppo dove aveva già trascorso 16 anni della sua carriera, lavorando per marchi italiani e francesi. Dal 2015 al 2020, in particolare, è stato capo delle strategie pubblicitarie del brand Citroen, contribuendo alla sua crescita in Europa. Poi, nel 2020, è arrivata la chiamata in Renault da parte dell'allora ceo, Luca de Meo, suo ex collega in Fiat ai tempi di Sergio Marchionne.

Per il costruttore francese

Belloni ha ricoperto il ruolo prima di responsabile globale del marketing. Sua — e di de Meo — l'idea di cambiare il marchio della Losanga, abbandonando il precedente «logo molle come una marshmallow» in favore di uno nuovo dalle linee essenziali, «una vera e propria griffe», ha raccontato in un'intervista del 2024 a *Style Magazine*.

D'altronde, la moda e il lusso sono un costante riferimento non solo creativo ma anche industriale per Belloni, secondo cui l'auto non deve esser raccontata come un oggetto utile ma deve diventare un oggetto del desiderio. «L'automobile è un prodotto del passione — ha sottolineato — il nostro lavoro consiste nel realizzare vetture che le persone vogliono». A giudizio del manager, molti gruppi hanno dimenticato questo insegnamento quando hanno lanciato sul mercato vetture elettriche, convinti che per i

clienti contasse «la mobilità green» e non più l'estetica e l'immagine del marchio. Che, invece, restano ancora la componente fondamentale nelle scelte di acquisto, conferendo alla pubblicità un ruolo cruciale.

Ora Belloni avrà modo di mettere di nuovo alla prova queste convinzioni non solo come capo del marketing europeo di Stellantis ma anche come responsabile di Fiat, uno dei quattro marchi globali di Stellantis, destinato nei piani del ceo Filosa a «fare volumi». Cioè a vendere tanto. «Non c'è differenza nel fare marketing per un'auto di lusso o per una di «massa» — chiosa un altro manager che ha lavorato con Belloni — per vendere devi sempre fare un lavoro pubblicitario eccellente, come dimostrano la dimensione dei budget stanziati dai costruttori per gli spot».

La nomina di Belloni rientra in una più ampia riorga-

nizzazione manageriale di alcuni marchi di Stellantis. Il ruolo di nuova creazione di responsabile di Jeep nel mercato europeo, per esempio, andrà a Xavier Peugeot, uno dei due capifila della dinastia francese azionista di Stellantis che, attualmente, era alla testa del brand DS.

Francesco Bertolino

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Arnaud Belloni è responsabile marketing per l'Europa di Stellantis e ceo di Fiat e Lancia

