



Confindustria.
Emanuele Orsini

Orsini: costo energia insostenibile, va ridotto

Confindustria

«Serve un mercato unico e il nucleare. Con i sindacati dobbiamo parlare di crescita»

Nicoletta Picchio

L'energia come priorità per essere competitivi, e quindi la necessità di utilizzare i 14 miliardi di flessibilità previsti dalla Ue in modo che si possano ridurre i costi energetici. E le misure necessarie in vista della prossima legge di bilancio. Il presidente di Confindustria, Emanuele Orsini, ha parlato ieri a tutto tondo dei temi che riguardano la crescita del paese in un dibattito alla Festa dell'Unità a Reggio Emilia. Con lui sul palco il segretario generale della Cgil, Maurizio Landini, e il responsabile economia del Pd, Antonio Misiani.

Oggi a Bari la premier festeggia il traguardo del governo più longevo della Repubblica: «La stabilità crediamo sia un valore positivo: più che altro perché, come abbiamo visto nel passato, se si vogliono fare misure strutturali servono governi stabili. Auspichiamo che il prossimo governo sia stabile, a prescindere dai colori: Confindustria sta con le idee, con il paese, con gli imprenditori, tutto quello che fa bene al paese», ha commentato Orsini, rispondendo a margine ad una domanda dei giornalisti.

C'è l'energia come priorità per le imprese: «È un tema per noi fondamentale, parlando di energia si parla di competitività. In confronto ad altri continenti dove il costo dell'energia è molto minore è ovvio che è un problema. Tra

i temi che stiamo affrontando c'è per esempio quello dell'Ets, molto sentito in questa terra del distretto ceramico. Abbiamo bisogno di far crescere l'Europa, mi auguro che si possa fare anche debito pubblico pensando alle necessità dell'Europa. Penso agli unicorni su umanoidi, all'intelligenza artificiale, sono argomenti sui quali non possiamo più derogare. Dentro l'Europa ci sono differenze sui costi energetici: Italia e Spagna hanno una grande differenza, anche Italia e Francia. Paghiamo l'energia 240 euro al mwh, la Spagna 60. Il costo dell'energia è diventato insostenibile. Serve una capacità di risposta che non stiamo vedendo».

Per Orsini occorre un mercato unico europeo dell'energia: «Altrimenti nessun governo europeo può farcela contro la Cina e gli Stati Uniti. Il problema dell'energia esiste da prima della crisi dello Stretto di Hormuz. L'energia è un tema di salvaguardia nazionale, si è fatto poco, dobbiamo fare molto», ha detto dal palco. Bisogna sbloccare le concessioni sulle rinnovabili («molte regioni sono sotto soglia») e andare avanti sulla sperimentazione per il nucleare. Sull'Ets Orsini ha messo in evidenza il peso della speculazione finanziaria sull'aumento del costo: «Nel 2017 il costo era 6 euro a tonnellate, oggi è 80». E su come utilizzare i 14 miliardi di flessibilità europea servono misure sulla scia dell'Energy release.

«Su questi temi dobbiamo fare quadrato», ha detto Orsini.

Sul palco è presente Landini: «Stiamo lavorando insieme da due anni, da quando mi sono insediato come presidente di Confindustria. Oggi insieme dobbiamo parlare di crescita. Confindustria ha il 94% tra contratti non scaduti e contratti rinnovati». Sul versante salariale «si può fare meglio, però voglio ricordare che nel mondo industriale, a parità di mansione, l'industria paga un 30-40% in più rispetto all'artigianato e altre categorie».

Parlando a margine Orsini ha risposto anche ad una domanda su Mps: «Non entro nel mercato, perché è il mercato che decide. Quello che mi interessa è che i risparmi degli italiani rimangano sugli investimenti dell'Italia. Mi preoccupa se vanno in altri paesi. Credo che cordate che tutelano la territorialità e la capacità di dare sostegno alle imprese e ai cittadini vadano salvaguardate».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Sui salari si può fare meglio, ma a parità di mansione l'industria paga 30-40% più di artigianato e altre categorie»



«Leonardo, primi test in Ucraina con lo scudo multidominio»



L'intervista Lorenzo Mariani

Amministratore delegato di Leonardo

Celestina Dominelli

«**A** fronte del riconoscimento da parte dell'Europa dell'urgenza di rafforzare la propria sicurezza e di maggiori risorse per la difesa, persiste una certa frammentazione che va superata sviluppando programmi comuni europei, anche sfruttando il Safe (Security Action for Europe), che è il miglior strumento concepito finora perché offre un book comune di progetti finanziabili con risorse ingenti (150 miliardi) e spinge nella direzione giusta poggiando su collaborazioni esistenti ma da sviluppare». Lorenzo Mariani, ad di Leonardo, ha le idee chiarissime sul futuro della difesa europea, che – spiega – «dopo tre, quattro anni di guerra alle porte, ha una ormai una piena visibilità di quelle che potrebbero essere le minacce al vivere civile».

Lo studio realizzato da Leonardo con Teha Group sottolinea che la deterrenza europea non sarà determinata solo dall'aumento della spesa. Cosa significa?

L'Europa dovrà saper trasformare le risorse in superiorità tecnologica, capacità produttiva, adattabilità e intelligenza di sistema. Oggi assistiamo a un incremento dei finanziamenti della difesa che, però, non è avvenuto in maniera stabile e omogeneo tra i vari Paesi: c'è chi sta sopra il 4% del Pil, chi si muove tra il 2 e il 5%, tutti hanno comunque alzato l'asticella. Nonostante la maggiore disponibilità di fondi e la maggiore urgenza, la spinta a fare programmi comuni, però, stenta ancora anche se il Safe dovrebbe accelerarla.

L'Italia ha inviato la richiesta formale a Bruxelles per attivare 8,9 miliardi di prestiti Safe. Come giudica questa mossa?

La vedo in modo totalmente positivo anche se capisco la prudenza legata all'uscita dalla procedura di infrazione e la necessità di distinguere tra spese aggiuntive e adesione al Safe, che non implica necessariamente un finanziamento aggiuntivo. Ma è una mossa molto positiva perché il Safe darà grande fiato ai programmi già in collaborazione, che richiedono finanziamenti forti. Penso alla missilistica, al Samp/T, al settore navale.

Conferma i primi test operativi in Ucraina per il Michelangelo Dome, lo scudo multidominio di difesa aerea? Confermo il cronoprogramma dichiarato: nella parte finale dell'anno predisporremo una fase di test direttamente in territorio

ucraino. Si tratterà in particolare della componente collegata alla difesa dagli attacchi di droni, un tassello fondamentale dello scudo ma non l'unico.

Come sta evolvendo lo scudo?
Abbiamo rafforzato la presenza al tavolo di Mbda, dato che la componente missilistica (Aster, Camm) è rilevante. Abbiamo poi avviato la definizione architetture della parte "alta" del sistema, che coordina al livello regionale i vari asset di ricerca radar, e abbiamo una rigorosa roadmap per l'integrazione dei dati spaziali. Questo include sia oggetti già disponibili sia la futura costellazione Space Guardian, che nasce per avere una sorveglianza ad alta risoluzione delle infrastrutture critiche e che serve per fare ricerca e tracciamento dei missili balistici.

Quali sono i prossimi step della jv con la turca Baykar sui droni?
Dopo aver definito la governance e la struttura societaria per far partire la macchina amministrativa, stiamo lavorando in parallelo per la realizzazione di tre sistemi TB3 per l'Aeronautica militare: due sono già integrati a Ronchi dei Legionari, mentre sul terzo stiamo operando per dotarlo di una sensoristica più avanzata e pianifichiamo di consegnarli entro l'anno. Abbiamo anche in programma una dimostrazione per utilizzo navale che contiamo di fare anche questa entro l'anno. Inoltre, attraverso la jv, stiamo già presentando offerte congiunte per mercati terzi.

Sul fronte Gcap, il caccia di sesta generazione, si parla di potenziali

nuovi partner, a partire dalla Germania. Che ne pensa?

Tra i Paesi che hanno manifestato interesse citerei prima di tutto il Canada, che ha chiesto di essere osservatore incassando un'accoglienza positiva. E poi c'è l'Arabia Saudita che, essendo già nella famiglia Eurofighter, rappresenta un compagno di viaggio gradito. Quanto alla Germania, un eventuale ingresso tedesco potrebbe far perdere un po' di tempo nel breve periodo, ma sul medio termine farebbe guadagnare solidità a tutto il programma e apporterebbe contributi finanziari importanti: per un programma da circa 30 miliardi come il Gcap serve un numero di unità prodotto elevato e la Germania, che è il maggior utilizzatore dell'Eurofighter, garantisce storicamente numeri molto importanti come Italia e Inghilterra.

A che punto è il confronto con l'Antitrust Ue sul progetto Bromo con Airbus e Thales?

A luglio abbiamo avviato i colloqui ufficiali con l'Unione Europea per definire le reciproche posizioni e chiarire i dubbi antitrust, illustrando i grandi benefici industriali per grandi aziende, Pmi e utenti finali. Il dibattito ruota attorno a possibili rimedi strutturali: è una discussione molto costruttiva e le parti si stanno avvicinando. Nelle prossime settimane ci incontreremo con



L'America rappresenta un terreno fondamentale. Pronti a consegnare entro l'anno i primi droni realizzati con Baykar

Airbus e Thales per presentare la domanda formale. E, se riusciremo ad avere un iter procedurale snello, già a metà del prossimo anno potremmo partire con l'obiettivo di rendere la struttura operativa a tutti gli effetti dal 1° gennaio 2028.

Quali prospettive intravede per Leonardo nel mercato Usa?

Per noi l'America rappresenta da oltre vent'anni un terreno fondamentale che ci dà grandi soddisfazioni. Drs, dopo anni di ristrutturazione e grande lavoro, è un player primario del dipartimento della Difesa. Abbiamo un presidio importante nel settore elicotteristico (con le filiali a Philadelphia e in Florida) e nell'elettronica. Siamo inoltre partner, attraverso Idv, di Bae Systems nel programma Acv (Amphibious Combat Vehicles) della Us Marine Corps. E ora ci muoviamo sul mercato dall'addestramento aeronautico, dove parteciperemo a una gara per la Us Navy.

Come procede l'asse sui mezzi terrestri con Rheinmetall?

La collaborazione sta subendo un'importante accelerazione e devo esprimere un ringraziamento al ministro della Difesa, Guido Crosetto, che con il suo realismo, la sua competenza e la sua spinta ci ha fatti convergere su una configurazione ottimale per i requisiti italiani e per il mercato dell'export, trovando la giusta quadratura economica. Sono confidente che avremo dei passi avanti significativi nelle prossime settimane sia per il nuovo Main Battle Tank basato sul carro Panther sia per la prosecuzione del programma A2CS (Army Armoured Combat System).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Dal 9 al 12 settembre alla Cartiera di via Fossano la festa annuale del sindacato

IL CASO

Fiom ed economia di guerra “Non è il futuro della città e Mirafiori rischia l'agonia”

DIEGO MOLINO

«L'industria dell'aerospazio sta funzionando, ma tira in una direzione che non è il massimo. Non possiamo augurarci che ci siano le guerre per poter vendere armi e aerei e avere così prosperità economica». È il monito lanciato da Edi Lazzi, segretario torinese della Fiom, alla presentazione della festa dell'organizzazione sindacale, che si terrà dal 9 al 12 settembre alla Cartiera di via Fossano 8, con il titolo «Per non arrendersi al declino di Torino». Per scongiurare quel declino, l'attenzione della Fiom si rivolge ancora una volta all'automotive e allo stabilimento di Mirafiori, per chiedere l'arrivo di nuovi modelli.

Il motivo è che, secondo il sindacato, l'aerospazio non può comunque compensare le perdite di posti di lavoro che riguardano l'industria dell'auto. «Continuiamo a essere dipendenti dal settore automotive e le aspettative che Fiat e Stellantis avevano dato rispetto alla 500 ibrida non

vengono rispettate – dice Lazzi –. Nel 2026 sono state prodotte finora 41 mila vetture. Nell'ipotesi migliore possibile si arriverà a produrre al massimo 65 mila auto, ma la sensazione è che si ricorrerà nuovamente alla cassa integrazione. Quindi siamo molto al di sotto della soglia delle 100 mila unità di cui si era parlato». Secondo la Fiom sono circa 10 mila i lavoratori oggi interessati dalla cassa integrazione, non soltanto nello stabilimento di Mirafiori ma anche nell'indotto.

C'è un lieve miglioramento rispetto all'anno scorso, ma non può bastare. «Se guardiamo alla vendita delle auto c'è un rimbalzo positivo, ma la nostra preoccupazione è che rischi di essere solo un piccolo rimbalzo che ci farà tornare di nuovo nel baratro», spiega Lazzi. Che indica la strada maestra per risalire la china. «Se si vuole rilanciare Mirafiori e il suo indotto bisogna diversificare il portafoglio – dice –. Mirafiori ha una capacità produttiva che può arrivare fino alle 200 mila unità, per cui bisognerebbe avere quattro o cinque modelli in produzione, altrimenti si è de-

stinati a una lenta agonia». In caso contrario, le prospettive sono tutt'altro che rosee secondo il segretario. «Mirafiori e la Carrozzeria possono spegnersi fra sei o sette anni per consunzione, perché andranno tutti in pensione. Abbiamo invece bisogno di rilanciare lo stabilimento con persone nuove e giovani, che possano contribuire ad aumentare la produttività», conclude.

Nel frattempo, la prossima settimana la Fiom si prepara alla 21esima festa dei metalmeccanici della Cgil, che celebrerà anche i 125 anni di storia dell'organizzazione, fondata nel 1901 a Livorno. Si comincerà mercoledì 9 settembre alle 15 con la riunione dei direttivi alla presenza del segretario generale nazionale Michele De Palma. Sempre nello stesso giorno, ma alle 21, è previsto un dialogo fra De Palma e l'ex segretario generale della Cgil Sergio Cofferati, a quasi 25 anni dalla grande manifestazione del 23 marzo 2002. Giovedì 10 settembre alle 21 si rinnova invece il confronto fra il segretario generale della Cgil Piemonte Giorgio Airaud e il



**Continuiamo
a essere
dipendenti
dal settore
automotive**

presidente della Regione Piemonte Alberto Cirio. Venerdì 11 settembre alle 21 appuntamento con il dibattito tra Fausto Bertinotti ed Edi Lazzi. Nella giornata conclusiva di sabato 12 settembre, infine, alle 17.30 sarà ospite l'ex calciatore della Juventus Massimo Mauro, mentre alle 21 si svolgerà il concerto conclusivo con la band Disconnessi.

La riflessione di Lazzi si è poi allargata anche al panorama nazionale dell'automotive, per sottolineare il paradosso in cui si trova il nostro Paese. «Nel 2025 in Germa-

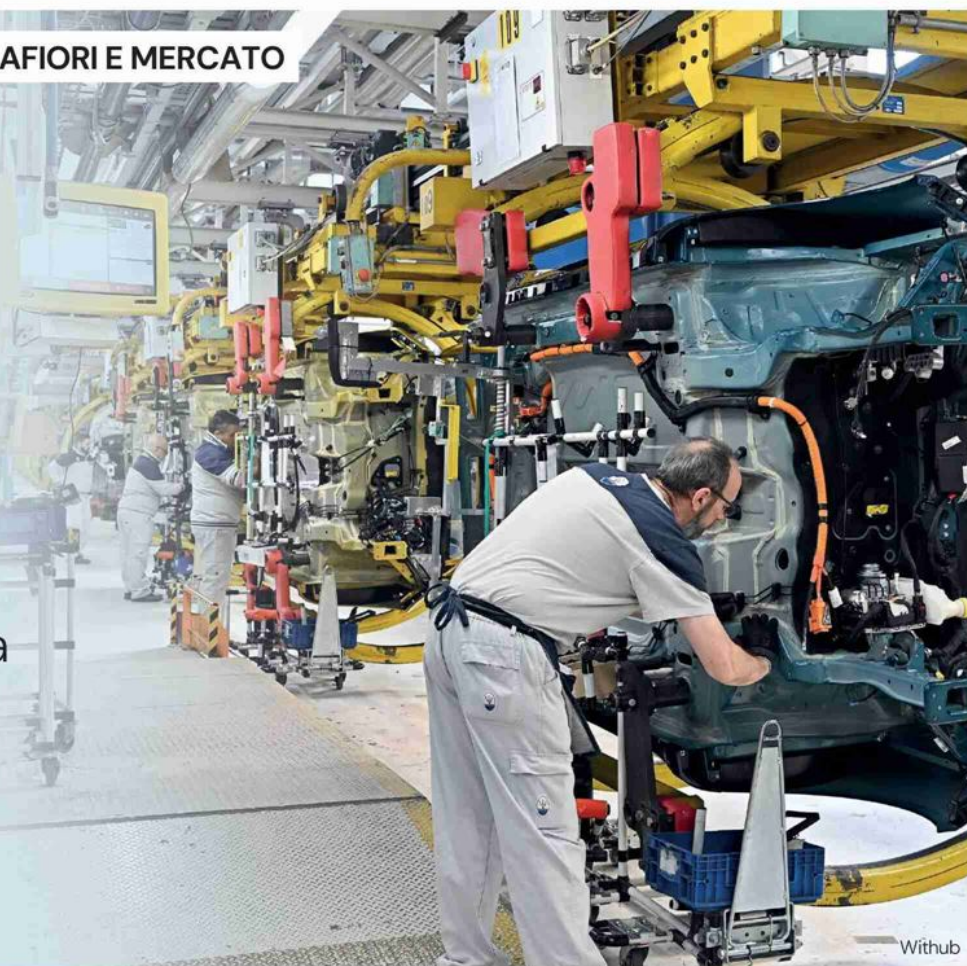
nia sono state vendute 2,8 milioni di auto, in Francia 1,6, in Italia 1,5 e in Spagna 1,1. Questo vuol dire che in Europa l'Italia è il terzo mercato per le auto, ma da noi ne sono state prodotte meno di 300 mila – ha detto –. Il mercato c'è, quindi non si capisce perché si debba rinunciare a produrre auto in Italia e poi comprare quelle stesse auto prodotte all'estero. Le auto le sappiamo fare bene, per questo dobbiamo provare a rilanciarne la produzione». —

Tra gli ospiti
della rassegna
Sergio Cofferati
Fausto Bertinotti
il governatore Cirio
Giorgio Airaudo
e Massimo Mauro

L'AUTO IN ITALIA TRA MIRAFIORI E MERCATO



Fonte: Fiom Cgil



Withub



Landini (Cgil): «Problema non è ingerenze, ma fare la pace»

«Il mio problema non è l'ingerenza di qualcuno. È se ci si batte, a partire dall'Italia e dall'Europa, per avere un ruolo che non sia quello di essere spettatori di altri soggetti, ma di svolgere un ruolo anche autonomo per ricostruire una situazione di pace». Così il segretario generale della Cgil, **Maurizio Landini**, ha commentato a

marginale dell'assemblea del sindacato dell'Emilia-Romagna l'allerta lanciata dal ministro Tajani e le voci su possibili legami russi con Vannacci. «Bisogna dirci le cose come stanno: noi siamo dentro un'economia di guerra e in una situazione in cui la guerra è tornata a sostituire la politica. Ma senza pace non ci

sono né diritti, né lavoro, né sicurezza», ha aggiunto **Landini**.



La decisione

Tata-Iveco, via libera all'Opa dalla Consob

Via libera della Consob all'offerta pubblica di acquisto volontaria totalitaria lanciata da Tata Motors su Iveco Group. L'autorizzazione dell'autorità di vigilanza era l'ultimo passaggio necessario per dare il via all'operazione, che partirà lunedì 7 settembre e resterà aperta fino al 26 ottobre. L'offerta è promossa da Tml Cv Holdings, società attraverso cui il gruppo indiano ha strutturato l'operazione. Gli azionisti di Iveco avranno quindi poco meno di sette settimane per decidere se aderire. Al termine del periodo, se saranno rispettate le condizioni previste dalla normativa, è prevista anche una riapertura dei termini per cinque sedute di Borsa, dal 2 al 6 novembre. Il pagamento del corrispettivo è fissato, salvo proroghe, al 13 novembre. L'operazione riguarda la totalità delle azioni ordinarie di Iveco Group e rappresenta il passaggio decisivo nel progetto con cui Tata Motors punta a rilevare il

gruppo italiano dei veicoli industriali e dei mezzi per la difesa. L'operazione era stata annunciata nell'estate del 2025 e ha richiesto una serie di autorizzazioni e verifiche prima di arrivare alla fase dell'offerta sul mercato. Il via libera della Consob apre ora la fase rivolta direttamente agli azionisti. Il documento di offerta, che conterrà nel dettaglio termini, condizioni e modalità di adesione, sarà pubblicato con un successivo comunicato. Fino ad allora, per gli aspetti dell'operazione non modificati dagli ultimi passaggi, resta il riferimento alla comunicazione con cui Tata Motors aveva annunciato la decisione di promuovere l'Opa. Per Iveco si tratta di un passaggio rilevante nel riassetto della società, nata nel 2022 dallo scorporo delle attività commerciali di Cnh Industrial. Il gruppo comprende i veicoli industriali Iveco, autobus e mezzi speciali

e ha una presenza internazionale particolarmente forte nel settore dei trasporti e della mobilità pesante. Il perimetro comprende anche attività legate alla difesa attraverso Iveco Defence Vehicles. Con l'avvio dell'offerta entra nel vivo la fase che porterà gli azionisti a valutare la proposta di Tata Motors. Dopo la chiusura del periodo di adesione si potranno definire i successivi passaggi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Leonardo, maxi-commessa per un miliardo dall'India

► L'ordine, siglato dalla partecipata Atr per il vettore Fly91, riguarda 40 aerei regionali. Da inizio anno sono stati firmati contratti per 54 velivoli. Consegne previste dal 2027

AVIAZIONE

ROMA Un ordine da circa un miliardo di dollari per 40 aerei regionali. Atr, la società partecipata al 50% da Leonardo e al 50% da Airbus, ha annunciato ieri una maxi commessa con la compagnia aerea indiana Fly91. Il vettore ha scelto 40 Atr 72-600, velivoli turboelica da circa 70 posti utilizzati soprattutto sulle rotte brevi, per collegare le grandi città con i centri regionali. Le consegne sono previste tra il 2027 e il 2032. Per Atr è il contratto più importante dell'ultimo decennio e il maggiore mai siglato da una compagnia aerea regionale.

Con il nuovo accordo gli ordini ricevuti nel 2026 salgono a 54 aerei, superando già i 50 ordini netti dell'intero 2025. Fly91, che oggi opera sei Atr, porterà la flotta a 46 velivoli. Una scelta legata alla crescita del mercato indiano, dove la domanda di collegamenti tra le grandi metropoli e le città di secondo e terzo livello continua ad aumentare. In India sono già circa 70 gli Atr in servizio, anche con IndiGo e Alliance Air. Per le tratte brevi, inoltre, le dimensioni e i consumi del turboelica possono offrire alle compagnie un vantaggio rispetto ai jet più grandi. L'ordine arriva mentre Leonardo sta accelerando nelle attività legate all'aviazione civile e alla difesa, in un mercato europeo che

sta vivendo una nuova fase di investimenti e consolidamento. Il gruppo italiano è coinvolto nei principali programmi continentali e sta concentrando risorse su elettronica, radar, elicotteri, difesa aerea, missili e sistemi per la sicurezza. La spinta impressa dall'Ue, anche attraverso il programma Safe, sta ridisegnando gli equilibri industriali: l'obiettivo non è solo aumentare la spesa, ma rafforzare la capacità produttiva europea e creare campioni industriali in grado di competere sui grandi programmi comuni.

IL RIASSETTO

In questa direzione si inserisce anche il progetto che coinvolge Leonardo, Airbus e Thales, con l'integrazione di alcune attività dei tre gruppi in una nuova società europea. La corsa riguarda tutti i principali protagonisti della difesa continentale. Rheinmetall, in Germania, ha portato il portafoglio ordini a 80,5 miliardi di euro nel primo semestre dell'anno e sta ampliando gli impianti dedicati a munizioni, veicoli militari e difesa aerea.

In Francia Thales continua a rafforzare il business dell'elettronica militare e della difesa aerea, mentre Mbda beneficia dell'aumento delle commesse sui sistemi missilistici europei. In Svezia Saab sta aumentando la capacità produttiva per caccia Gripen, radar e missili, mentre nel Regno Unito Bae Systems continua a espandere la produzione di mezzi corazzati, artiglieria e munizionamento. Anche l'Ita-

lia si muove lungo la stessa direttrice. Accanto a Leonardo, Fincantieri rafforza la presenza nei programmi navali militari europei e internazionali, dalla European Patrol Corvettes sviluppata con Navantia fino alle commesse della U.S. Navy.

È il segnale di una filiera che punta sempre di più su partnership industriali e programmi multinazionali, anziché su singoli mercati nazionali. Il riassetto europeo si inserisce in una competizione molto più ampia. Gli Stati Uniti restano il primo mercato mondiale della difesa per investimenti e capacità industriale, davanti a Cina e Russia, mentre l'Europa sta cercando di ridurre il divario puntando su produzione comune, consolidamento industriale e nuovi programmi condivisi tra i principali gruppi del Continente.

Giacomo Andreoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GRUPPO ITALIANO, COME I COMPETITOR EUROPEI, ACCELERA SULLE VENDITE LEGATE SIA AL SETTORE CIVILE CHE MILITARE



Incontro a Torino

di Rita Querezè

Fronte bipartisan del Nord per il rilancio dell'industria

Alleanza tra 5 Regioni

La crisi industriale ha fatto il miracolo. Anzi due. Dopo avere ridotto al minimo storico la conflittualità tra imprese e sindacati del comparto, ora ricompatta amministrazioni di diverso colore politico su un obiettivo condiviso: la difesa della fabbrica. Si può leggere anche così la nascita ieri di una «cabina di regia unica della manifattura del Nord». Obiettivo: coordinare le rispettive politiche economiche e industriali e rendere più strutturato ed efficace il confronto con il governo e la commissione europea.

Il progetto è stato tenuto a battesimo ieri a Torino anche se un incontro c'era già stato nei giorni scorsi a Milano. Sotto la Mole, però, oltre agli assessori alle attività produttive delle cinque regioni coinvolte — Piemonte, Lombar-

dia, Liguria, Emilia Romagna, Veneto — c'erano anche i rappresentanti delle rispettive Confindustrie. E il piano è di coinvolgere anche Unioncamere, cioè la rete delle Camere di commercio sui territori.

Il triangolo industriale diventa un pentagono. Per il momento non sono state coinvolte le Regioni a statuto speciale ma, come dice l'assessore veneto Bitonci (Lega), l'im-

portante è partire, l'iniziativa è aperta. «I distretti, dall'aerospazio all'automotive, non si fermano ai confini regionali, è normale che si cerchi di produrre una visione comune».

Guido Guidesi, assessore alle attività produttive in Lombardia, spiega in dettaglio quali sono i fronti su cui si vorrebbe incidere. «In vista c'è il decreto Imprese del governo, vogliamo portare le no-

stre proposte. Stesso discorso in Europa alle prese con l'Industrial innovation Act. Poi c'è la normativa sugli Ets. I fondi strutturali europei passeranno attraverso una negoziazione degli Stati, anche su questo sarà utile maturare una visione unica delle regioni più industrializzate. Possiamo lavorare sulla integrazione dei Competence center (nati tra il 2018 e il 2019, in seguito all'avvio del Piano Nazionale Industria 4.0). Un punto cruciale saranno le proposte comuni per attrarre investimenti stranieri».

Sul piano operativo, gli assessori e le rappresentanze degli industriali hanno concordato un incontro al mese da qui a fine anno. L'obiettivo è arrivare a dicembre con una mappatura di quello che esprime oggi l'industria nel pentagono del Nord e le proposte da portare in Europa e al governo.

Il confronto tra amministrazioni di diverso colore al momento non pare creare problemi.

Confindustria

O ieri erano presenti a Torino anche i rappresentanti delle Confindustrie regionali delle 5 regioni interessate

O Altre associazioni d'impresa hanno manifestato interesse a dare un contributo, tra queste la Confapi di Cristian Camisa

© RIPRODUZIONE RISERVATA