

Calano i giovani fuori da studio e lavoro ma sono ancora 1,87 milioni

Il bilancio. Gli interventi finanziati dalla Ue e dal Pnrr hanno ridotto i Neet rispetto ai 3 milioni del 2018, ma l'incidenza è alta nella fascia 30-34 anni. Percentuali nettamente più elevate tra le donne e nelle regioni del Sud

Valentina Melis

Oltre uno su cinque dei giovani italiani fra 30 e 34 anni è un «Neet», cioè un giovane che non è impegnato né in percorsi di studio, né in un'attività lavorativa (la sigla è nata nel Regno Unito e sta per *Not in education, employment or training*). Fra gli 1,87 milioni di ragazzi fra 15 e 34 anni che restano fuori da percorsi formativi e lavorativi, nonostante l'andamento complessivamente positivo dell'occupazione, c'è dunque una platea di quasi 700mila giovani-adulti over 30, che fatica a raggiungere l'autonomia e la possibilità di costruirsi una famiglia e una casa proprie.

Riavvicinare al lavoro i «Neet» è da anni una priorità delle politiche europee, soprattutto in un contesto di invecchiamento della popolazione, che vede assottigliarsi la platea delle persone in età lavorativa: in Italia, il numero degli over 65 ha già superato quello dei giovani sotto i 25 anni.

A parte le implicazioni sul piano previdenziale, ridurre il numero dei Neet è anche uno degli interventi necessari per rilanciare la natalità, dato che scarse possibilità di crescita individuale si traducono anche in scarse possibilità di avere dei figli.

I passi avanti

Il numero dei giovani che non studiano e non lavorano si è ridotto costantemente negli ultimi anni, nel corso dei quali sono stati messi in campo programmi e fondi specifici, a partire dalla Garanzia giovani, nella programmazione dei fondi Ue 2014-2020, per arrivare ai fondi del Pnrr e al programma Gol (si veda l'altro articolo in pagina).

A livello europeo, l'incidenza dei Neet nella platea dei giovani fra 15 e 34 anni è passata dal 15,2% del 2020 al 12% del 2025. L'Italia si attesta al 15,6%, con una diminuzione di undici punti percentuali in dieci anni: sino al 2018, i Neet fino a 34 anni superavano i tre milioni.

Restano però delle criticità: a livello europeo, il dato italiano è superato in peggio solo dalla Romania, dove il tasso dei Neet arriva al 20,3 per cento.

La flessione è stata più rilevante,



poi, nelle fasce di età centrali, cioè per i giovani fra 20 e 29 anni, ed è stata meno marcata per i più grandi, fra 30 e 34 anni.

La situazione, in linea con quella della disoccupazione, è articolata a livello territoriale: l'incidenza dei giovani che non studiano e non lavorano supera la media nazionale in tutte le regioni del Sud, raggiungendo il 27,5% in Sicilia, mentre si ferma al 7,7% in Trentino Alto-Adige.

Le criticità di oggi

Come rileva l'ultimo rapporto sui Neet del Laboratorio Dedalo di Fondazione Gi Group, nonostante l'aumento del tasso di occupazione femminile negli ultimi anni, le donne rappresentano il 59% dei giovani Neet fra 15 e 34 anni, con un tasso del 19,1% contro il 12,3% dei maschi. Il divario aumenta drasticamente con l'età, raggiungendo 16,5 punti percentuali nella fascia 30-34 anni, dove il tasso di Neet è del 30,3% per le donne e del 13,8% per gli uomini.

Il fattore principale che impatta sull'esclusione da studio e lavoro è la maternità: nella fascia fra 15 e 34 anni le madri in coppia hanno un tasso di Neet del 49,4%, contro l'8,3% dei padri. Il rischio è dunque che la scelta o la necessità di far fronte ai carichi di cura familiari si traduca in una esclusione strutturale dal mondo del lavoro.

Il tasso di Neet aumenta fra le donne straniere di prima generazione (50% nella fascia fra 15 e 34 anni). Il divario di genere per i Neet

è fortemente influenzato dal capitale educativo della madre: il 67,1% delle figlie di madri con licenza elementare, raggiunge al massimo lo stesso livello di istruzione, mentre solo il 3,3% arriva alla laurea. Più alto è il livello di istruzione materno, meno i motivi familiari pesano nella condizione di Neet femminile.

Il titolo di studio è una protezione per i giovani, ma non mette completamente al riparo, soprattutto nelle regioni del Sud. Ancora i dati del Laboratorio Dedalo rivelano che il tasso di giovani fuori da percorsi di studio e lavoro «tra chi ha un basso titolo di studio supera il 40%, risultando quasi quattro volte più alto rispetto a quello dei laureati. Tuttavia, se si guarda al contesto europeo, l'Italia resta pericolosamente indietro, registrando uno dei tassi di Neet più elevati anche tra chi ha terminato un percorso accademico».

Secondo Rossella Riccò, responsabile del Centro studi di Fondazione Gi Group, «in Italia il mondo dello studio e quello del lavoro sono ancora profondamente distanti, e l'orientamento non funziona in maniera abbastanza efficace. È evidente, però, che oltre alle politiche attive, è necessario anche un intervento di sistema, per promuovere già nelle scuole la consapevolezza dell'importanza di un lavoro in regola e di una maggiore suddivisione dei carichi di cura familiari. Per favorire il lavoro delle donne – aggiunge – sarebbe necessario anche rivedere gli orari e i calendari scolastici. Inoltre, servirebbero fondi

stabili dedicati ai Neet».

I giovani fuori da formazione e lavoro sono al centro anche di un recente rapporto di Fondazione Lottomatica curato da Percorsi di Secondo Welfare («Ripartenze possibili: Neet e transizioni interrotte tra i giovani adulti»). Secondo Franca Maino, direttrice scientifica di Percorsi di Secondo Welfare e professoressa associata presso il dipartimento di Scienze sociali e politiche dell'Università di Milano, «per affrontare il problema dei Neet è necessario promuovere un welfare di iniziativa, cioè non aspettare che siano i giovani svantaggiati ad attivarsi e ad autocandidarsi al lavoro, ma promuovere progetti che arrivino il più vicino possibile a queste persone. La coprogrammazione e la coprogettazione degli interventi con gli enti del Terzo settore – conclude – possono dare risultati importanti e in tempi più rapidi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

5,4 mld
I fondi Pnrr

Per il programma Gol

Sono le risorse destinate dal Pnrr al programma Gol, Garanzia di occupabilità dei lavoratori.

4,3 mln
I lavoratori

Coinvolti nel programma

È il numero dei beneficiari raggiunti dal programma Gol, di rilancio delle politiche attive.

1,7 mln
Gli occupati

Al 2025

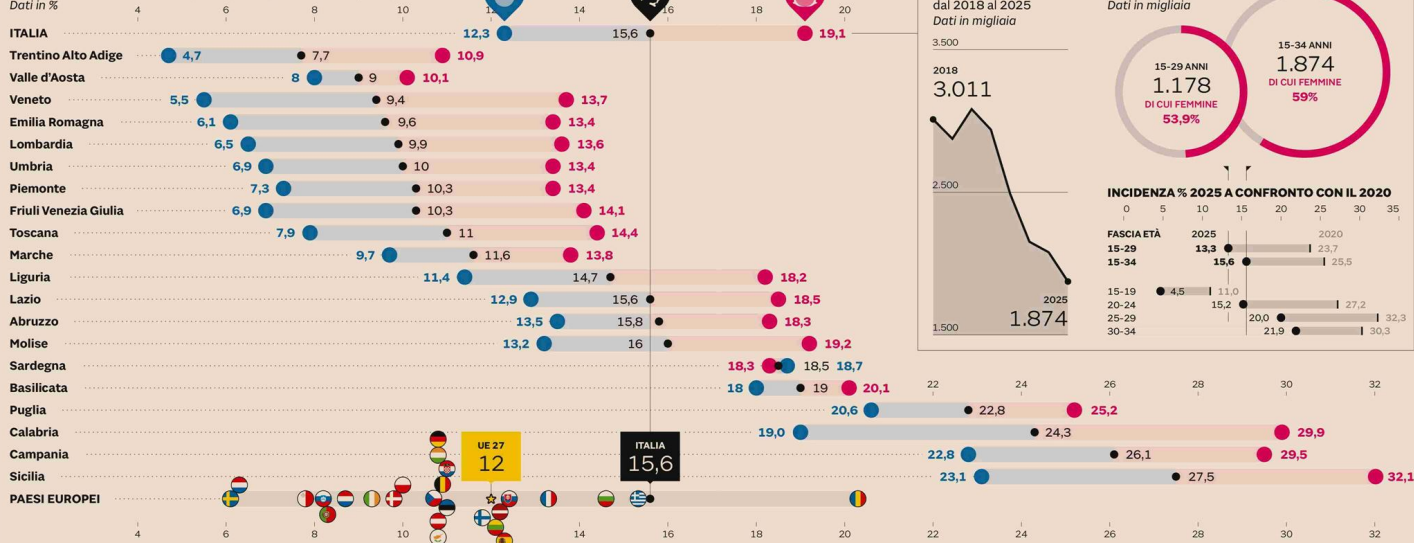
È il numero delle persone prese in carico dal Programma Gol che risultava occupata a fine 2025.



La fotografia

NEL TERRITORIO

Il tasso di Neet fra 15 e 34 anni per Regione e genere in Italia (2025)
Dati in %



L'incidenza dei Neet nei Paesi Ue nel 2025 tra i 15 e 34 anni
Dati in %

Fonte: elaborazione Laboratorio Dedalo (Gi Group) su microdati per la ricerca Rfi, Istat e Eurostat

L'ANDAMENTO

Il numero di Neet dal 2018 al 2025
Dati in migliaia



I NEET IN ITALIA OGGI

Anno 2025
Dati in migliaia



INCIDENZA % 2025 A CONFRONTO CON IL 2020

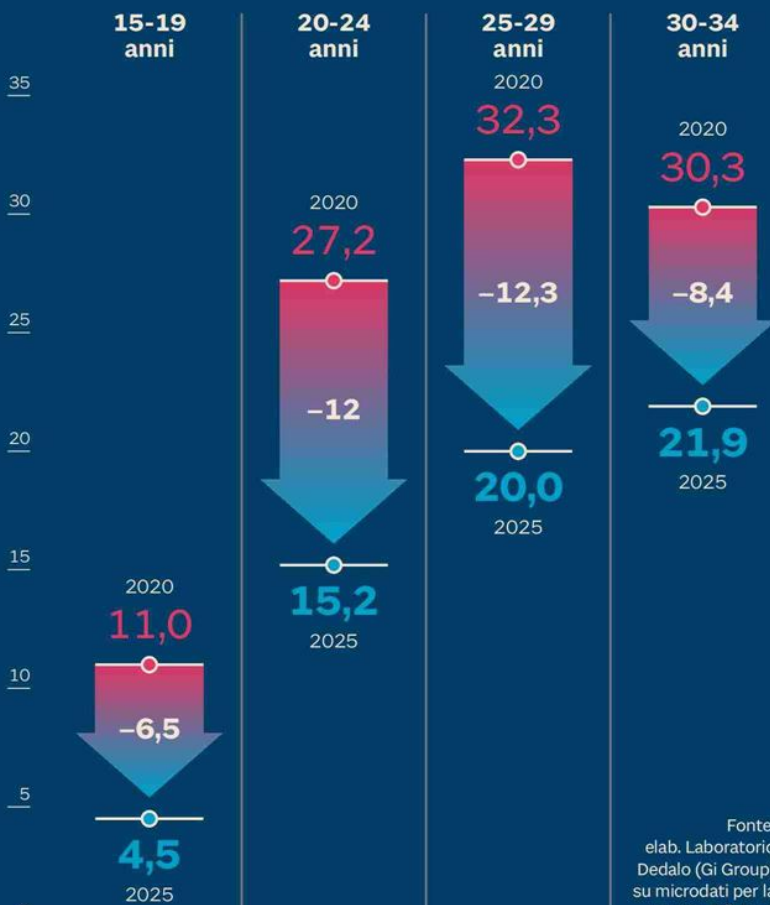


I progetti in partnership con privati e Terzo settore

A cura di Valentina Melis

IL TASSO DI NEET PER CLASSI DI ETÀ

Incidenza % 2025 a confronto con il 2020



Fonte:
elab. Laboratorio
Dedalo (Gi Group)
su microdati per la
ricerca Rfi, Istat



Circo Massimo

Il bilancio a due facce del turismo italiano

Massimo Giannini

Tra i tanti trofei esibiti dal «governo più longevo della storia repubblicana», il turismo è uno di quelli che brilla di luce posticcia. Ora che

l'estate finisce, è tempo di bilanci ufficiali che paiono apparentemente positivi.

➔ segue a pag. 6

Circo Massimo

Salari bassi, precarietà e nessuna strategia i mali nascosti del turismo

Massimo Giannini

➔ segue dalla prima pagina

Al contrario dei tempi del Cavaliere di Arcore – abituato a misurare il benessere del Paese dai ristoranti sempre pieni e dalle code ai caselli autostradali – l'era dei patrioti al comando è tutta un fiorire di numeri buoni per gridare al nuovo «miracolo italiano». Ma fu vera gloria? Non proprio. Intanto c'è un dato di partenza, che fa riflettere e che non riguarda solo il turismo ma il Pil: a un misero 0,2 per cento di crescita certificato dall'Istat, corrisponde un 65 per cento di italiani che non si possono permettere il costo di una settimana di vacanza lontano da casa, secondo le ultime rilevazioni di Eurostat. In un'Italia in piena stagnazione, è fatale che la maggior parte delle famiglie non sia in grado di pagarsi neanche una breve vacanza. Premesso questo, l'Istat dice che le presenze turistiche sono lievitare del 18 per cento, mentre la Banca d'Italia informa che il saldo della bilancia turistica è salito addirittura del 61 per cento. Tuttavia, anche l'aritmetica, se ben studiata, tradisce le criticità del settore. Il ministero guidato dal Fratello d'Italia Gianmarco Mazzi – succeduto alla pitonessa Santanché ossessionata dalla *reputescion* e braccata dalle procure – ha celebrato un aumento del 6,45 per cento degli stranieri «alloggiati» a luglio. Ma già qui viene fuori il



primo inconveniente, perché nello stesso periodo le presenze di turisti italiani sono cresciute solo del 2 per cento. Come osserva giustamente Stefano Landi su *lavoce.info*, abbiamo un serio problema di domanda interna. Potremmo comunque far festa perché gli arrivi dall'estero compensano tutto. Ma anche qui le luci non fanno svanire le ombre. L'ultima indagine Swg condotta a livello Ue per Confcommercio conferma che il Belpaese è "attrattivo" per il 54 per cento degli europei. Per Travel Appeal l'Italia è la destinazione più apprezzata dai viaggiatori stranieri, con una saturazione dell'offerta online del 51,2 per cento, e conveniente per prezzo con un una media di 153 euro per notte per ciascuna unità ricettiva, considerata "competitiva" rispetto ai nostri concorrenti diretti, cioè Francia, Spagna e Grecia. Ma qui sorge il secondo inconveniente, perché "basso prezzo" degli hotel, dei residence, dei B&B, al dunque vuol dire "basso salario" per tutti gli operatori che lavorano in e per queste strutture. I tassi

di occupazione del turismo sono alti: negli ultimi cinque anni i lavoratori dipendenti nelle imprese di alloggio e ristorazione sono aumentati del 16 per cento. Ma le qualifiche, come dimostrano le analisi dell'Inps, sono bassissime: il 92 per cento degli addetti al turismo sono inquadrati come operai o apprendisti (contro una media del 57 per cento

nell'economia generale). Di conseguenza, denuncia Landi, il salario annuo che riceve un lavoratore del turismo è meno della metà di quello di un dipendente "medio" italiano: 11.400

euro contro 24.500 euro. Non solo. A parte le quantità, il lavoro turistico soffre anche per la qualità. Pesano i contratti stagionali, questo è chiaro. Ma nel settore la prima regola è la precarietà: il 58 per cento dei lavoratori è part-time, involontario per il 70 per cento di questi, e solo il 46 per cento è a tempo indeterminato. E la seconda regola, purtroppo, è anche l'irregolarità: nella categoria alloggio e ristorazione, rileva l'Ispettorato del Lavoro, il 31 per cento dei lavoratori è risultato "in nero". Dunque, il primato italiano è una medaglia a due facce: una buona, l'altra pessima. «Come in un racconto del libro Cuore», sintetizza a buon diritto *lavoce.info*, che poi conclude con una riflessione un po' amara, de recapitare alla premier Meloni appena rientrata dai fasti di Bari. «Pensare alla condizione dei lavoratori del turismo nel nostro Paese rispetto agli stranieri festanti che passano davanti ai loro occhi, e ai tanti euro che vedono uscire dalle loro tasche, ricorda uno squilibrio socio-economico di sapore ottocentesco». Gioire per la domanda estera e trascurare la compressione del potere d'acquisto del mercato interno «dimostra quantomeno miopia». Gloriarsi per una competitività di solo prezzo è «il contrario di una strategia lungimirante», in cui la componente trainante dovrebbe essere semmai la qualità, che nel turismo come in tanti altri comparti è garantita solo dal «fattore lavoro nella sua umanità, per nulla surrogabile». Meglio di così, non si poteva dire.

Il governo "più longevo della storia repubblicana" esibisce i successi del settore come un trofeo. Ma la competitività è tutta a danno dei lavoratori



CRISI VOLKSWAGEN



Il ceo Blume porta a casa un accordo con i lavoratori da 110 mila esuberanti. Non era scontato. Se il gruppo si ridimensiona, però, sarà forte l'impatto sulla Penisola, da Lamborghini e Ducati all'indotto

PARTE LA MINI VOLKSWAGEN MA CHE SUCCEDERÀ IN ITALIA?

di MARA GERGOLET

Una settimana fa, Oliver Blume è arrivato a Emden con il jet aziendale e ha trovato i dipendenti con i fischietti. Poi a Zwickau, la fabbrica dell'Est che doveva essere il cuore della nuova strategia elettrica, quando i dipendenti gli hanno chiesto «cosa costruiremo qui dopo il 2030», non ha risposto. E così di tappa in tappa, in questo roadshow del «Future Plan» — ma più precisamente, del piano di tagli e «smantellamento» —, il ceo della Volkswagen se ne andava dopo una dose di fischi e contestazione. Poi però, quasi a sorpresa, all'ultima tappa del giro, nel vecchio grattacielo anni Sessanta di Wolfsburg che mostra tutta la sua appartenenza a un'era passata — e che è la sede del marchio globale, nonché della più grande azienda tedesca —, l'intesa con i sindacati guidati dall'italo-tedesca Daniela Cavallo è arrivata. Non se l'aspettava nessuno. Senza un giorno di sciopero, la Volkswagen vara un piano che è lacrime, sangue e sudore, e certamente più sangue del previsto: 60 mila «esuberanti» oltre ai 50 mila già annunciati nel 2024 — fanno 110 mila in tutto —: tanti saranno in Germania. Però le parti hanno detto sì alla più grande trasformazione in epoca recente della Volkswagen. O anche, come è stato scritto, alla più grande ristrutturazione dell'industria dell'auto globale.

I margini

In questa gigantesca crisi della Volkswagen, diventata emblema del declino del Paese, è meglio

mettere a fuoco qualche concetto.

Se incontrate un qualsiasi dipendente della VW, che sia un operaio o un designer mandato a guidare team di progettisti in Cina, vi dirà che «si tratta della sopravvivenza». Però è bene distinguere: la Volkswagen non sta fallendo, la Volkswagen non rende più abbastanza.

È il problema tedesco di questi anni: un apparato industriale enorme, costruito per volumi e margini che il nuovo mondo dell'auto non garantisce più. I numeri dicono questo: 158 miliardi di ricavi ma solo 5,9 miliardi di utile operativo; vendite in calo dell'8,4%, mentre la Cina registra un -25,9%. In questo senso, non è una crisi di sopravvivenza ma di modello. E non è meno grave.

Il piano Blume parte da qui. Dice che in Europa si ven-

deranno nove milioni di auto (rispetto agli 11 milioni del 2019) e che c'è quindi una sovracapacità nei prossimi anni di 500 mila vetture. Da qui le decisioni: in una prima fase via 47.200 posti, un manager su quattro; ai quali si aggiungeranno altri 13 mila per colmare il divario nei costi generali. La ristrutturazione costerà almeno 6,6 miliardi, e forse fino a dieci miliardi. Siccome si

faranno meno auto, agli impianti di Emden, Zwickau, Hannover e



Neckarsulm non è sicuro (eufemismo) che vengano assegnati altri modelli.

Verrebbe da chiedersi: ma dov'è il rilancio? L'idea è che si faranno meno automobili diverse. Ma soprattutto è la fine del centralismo tecnologico tedesco. La Cina produrrà per la Cina: sviluppo locale, software locale, partner cinesi. In

Occidente la nuova piattaforma software sarà sviluppata con Rivian (VW vi ha investito cinque miliardi); si potenzierà l'elettrico; non si venderanno solo macchine ma servizi. Si taglierà — nuova parola d'ordine tedesca — la burocrazia. Stringendo stringendo, vuol dire due cose. Che il «cervello» non sarà più tutto a Wolfsburg. E che questa VW ridimensionata, che darà lavoro in Germania a 274 mila persone, sembra funzionare in futuro per gruppi macro-geografici, fino quasi a violare la «sacra unità» di Wolfsburg. Può anche leggersi, tutto questo, come un ironico approdo della globalizzazione, che aveva messo le ali alle industrie tedesche — e che ora nel suo ritirarsi le ha messe in scacco. Se è colpa della Cina, di Trump, delle guerre, dei nazionalismi, conta fino a un certo punto. Il «Future plan» disegna una Volkswagen più piccola. E più regionalizzata.

I marchi

Ovviamente, tutto questo ha un impatto forte sull'Italia, dove operano i gruppi Lamborghini, Ducati e Ital-design (attraverso Audi): VW è anche un pezzo dell'industria italiana. Se Lamborghini, tra tutti i marchi, è quello con i più alti margini (+24%), quelli della Ducati sono esigui (+5,9%): infatti, potrebbe essere venduta. In

Spagna, si dirà addio al marchio Seat. C'è poi la componentistica: la Germania nel 2025 ha assorbito il 20,2% dell'intero export italiano di componenti automobilistici: un settore relevantissimo, che aveva un surplus di 7,4 miliardi. Come assorbirà questo contraccolpo?

Se la rotta è dunque questa, il capitano Blume può dire che almeno è ben nota alla ciurma. Ingegnere, da 30 anni nel gruppo, successore del conflittuale Herbert Diess, è stato scelto proprio per questo: perché conoscendo benissimo l'azienda, aveva dimostrato di essere un conciliatore. Tempo fa disse: «La festa che l'industria automobilistica ha celebrato per decenni, nella forma che conoscevamo, è finita». Il gran conciliatore diventa il ristrutturatore.

Certo la Volkswagen è stata troppo a lungo una proiezione della Germania perché la sua crisi non abbia letture simboliche. Se neppure VW riesce a garantire un modello a ciascuna fabbrica tedesca, che significa per il resto del *Mittelstand* industriale? Però non tutto è sempre e solo negativo. Intanto, la crescita dell'economia tedesca quest'anno è stata corretta all'1,3% dallo 0,8%: l'euforia è bandita, ma forse finalmente si intravede la fine della stagnazione. Poi, in quella torre marroncina vecchio stile di Wolfsburg sindacati e manager hanno trovato l'accordo prima del previsto. Nella più classica tradizione tedesca, la concertazione ha prevalso: e un'altra volta, fosse anche l'ultima, la Germania ha mostrato di governare per consenso, di saperlo ricercare e creare. Trovateli voi, in Italia, gli operai che co-dirigono una fabbrica e decidono questi sacrifici su se stessi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Germania nel 2025 ha assorbito il 20,2% di tutto il nostro export di componenti d'auto: settore rilevante con un surplus di 7,4 miliardi

La fotografia

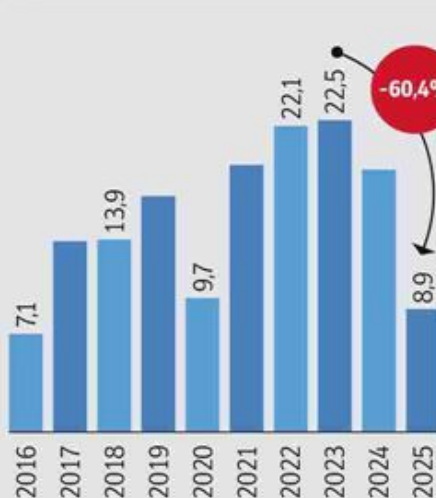
I numeri di Volkswagen nel mondo, dati in miliardi di euro

S.A.

RICAVI



RISULTATO OPERATIVO



Fonte: elaborazioni di InToThe Minds su dati Volkswagen e di giornali economici - www.intotheminds.com



UTILITY, SCOSSA AL PIL CON LA FILIERA GREEN CRESCITA SU DEL 10%

Da qui al 2050 il settore energy e servizi può puntare sull'Italia 825 miliardi, spiega il paper presentato a Cernobbio Mazzoncini, ceo A2A: «Investimenti che favoriscono competitività a lungo termine». Tasca, presidente: «Paese più sostenibile»

di FAUSTA CHIESA

Il Big Ben ha detto stop. Se Enzo Tortora fosse ancora vivo annuncerebbe così, come in Portobello, che il tempo è scaduto. E il Big Ben per l'economia italiana è stato il 30 giugno di quest'anno, data della deadline per concludere i progetti finanziati dal Pnrr. Forse ce lo siamo già un po' dimenticato questo Piano nazionale di ripresa e resilienza che ha assegnato all'Italia la maggior parte di fondi tra tutti i Paesi Ue, 194,4 miliardi tra contributi a fondo perduto (meno) e prestiti a tasso agevolato, pari a circa il 9,1 per cento del Pil nazionale.

Con l'ultima rata, abbiamo incassato 166 miliardi per finanziare investimenti pubblici che avevano l'obiettivo di rilanciare la crescita e la produttività. Il Big Ben è una campana, anzi un campanello d'allarme. Senza gli investimenti legati al Pnrr, il Pil italiano sarebbe in calo già dal 2024. In una parola: recessione. Lo dicono le stime dell'Ufficio parlamentare di bilancio e del ministero dell'Economia e delle Finanze, oltre che molti osservatori e studi.

L'ultimo a puntare i riflettori è il paper

Il comparto è in grado di mettere a terra queste cifre: non ha problemi di accesso al credito ed è ben capitalizzato

«Investire per competere. Il contributo delle utility a sviluppo e occupazione del Paese» realizzato da Teha Group con A2A e presentato venerdì scorso a Cernobbio. «Non dobbiamo sottovalutare la fine del Pnrr — commenta l'amministratore delegato di A2A Renato Mazzoncini —. Dpo la grande corsa a concludere i progetti entro la fine del primo semestre in linea con il requisito di Bruxelles, le commesse del Piano sono finite».

Come tenere in moto il volano? Dagli investimenti pubblici arriveranno quelli privati? Teha Group e A2A stimano che il settore Energy & Utility potrà investire 315 miliardi nei prossimi dieci anni, per un totale di 825 miliardi al 2050. I dati sono frutto dell'elaborazione degli scenari Terna-Snam, delle proiezioni del Pniec e dei piani industriali dei principali operatori di ogni settore regolato. «Si tratta di cifre molto grandi — commenta Mazzoncini — che il settore è in grado di mettere a terra perché non ha problemi di accesso al credito, è capitalizzato a sufficienza per fare investimenti che hanno un ritorno sul lungo periodo anche per il sistema-Paese. Gli investimenti delle utility generano crescita sostenibile e competitività duratura poi-

ché si concentrano in infrastrutture strategiche a partire da energia ed acqua: contribuiscono ad avere strutturalmente un Paese più competitivo».

Spinta allo sviluppo

Gli investimenti del settore rappresentano una bella fetta del totale: circa 33 miliardi all'anno equivalgono al 9% del totale della media degli investimenti nazionali lordi del decennio 2016-2025. Grazie all'attivazione delle filiere industriali, ogni euro investito genera ricadute economiche complessive (dirette, indirette e indotte) pari a oltre quattro volte, configurandosi come motore di



Lo studio

Con la fine del Pnrr la sfida per l'Italia è dare continuità alle dinamiche di sviluppo. Il Paese dispone di una leva in questo senso: la capacità di investimento delle aziende Energy & Utility che possono attivare investimenti per 825 miliardi al 2050, come emerge dallo studio *Investire per competere. Il contributo delle Utility a sviluppo e occupazione del Paese* realizzato da A2A con Teha Group e presentato a Cernobbio.

sviluppo che contribuirà ad aumentare del 10% la crescita annua del Pil fino al 2050. E c'è un vantaggio supplementare: non solo quantità ma anche qualità della crescita. Gli investimenti sono distribuiti su generazione rinnovabile e nucleare, flessibilità, infrastrutture elettriche e gas, data center, teleriscaldamento, ciclo idrico integrato, trattamento dei rifiuti e biometano. Quindi transizione.

«La sfida — commenta il presidente di A2a Roberto Tasca — non è tornare a crescere, ma scegliere come farlo. Il settore Energy & Utility è il punto in cui la *just transition* incontra la politica industriale. Gli investimenti del comparto potranno favorire la riduzione delle emissioni di CO₂ del 36% al 2050 e ogni euro investito potrà generare un impatto economico pari a 4,1 volte il valore iniziale. Valorizzare questo potenziale significa sostenere la competitività ma anche lo sviluppo sostenibile dell'intero sistema-Paese».

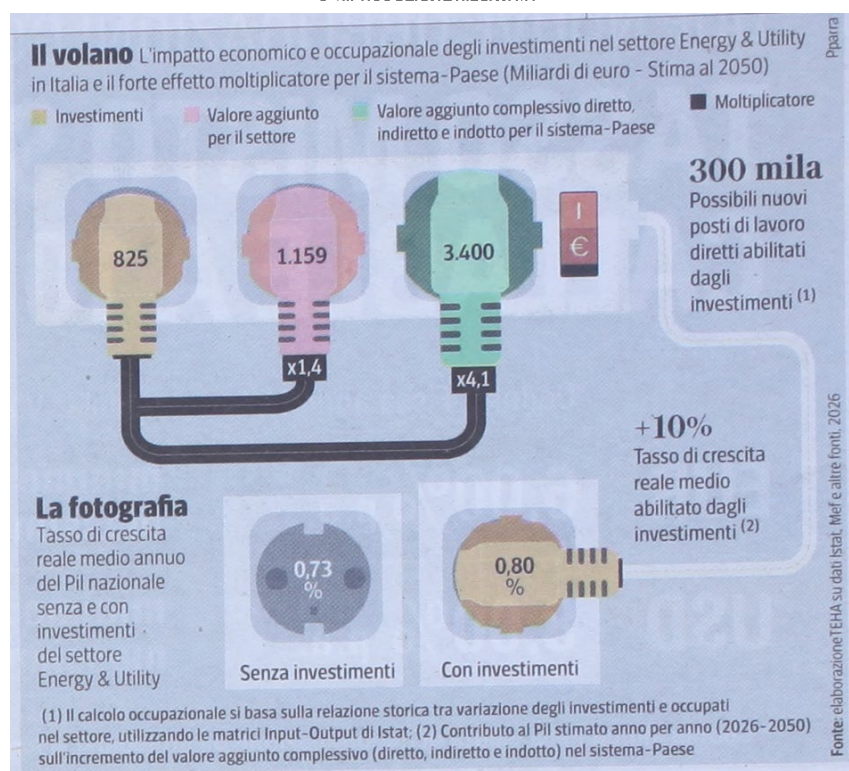
Volano economico che dura nel tempo e decarbonizzazione, dunque, ma sappiamo che i capitali privati per la transizione finiscono in bolletta perché si tratta di investimenti a mercato o ripagati

Ogni euro genera un impatto economico pari a 4,1 volte il valore iniziale e una riduzione di CO₂ del 36% al 2050

sotto forma di attività regolate in base a una tariffa stabilita dall'Arera. «Vero - analizza Mazzoncini - ma siccome vanno nella direzione dell'efficienza energetica, alla fine il saldo sarà positivo anche per la singola famiglia».

Una maggior efficienza dei consumi energetici (elettrici e combustibili fossili) consentirebbe a una famiglia di risparmiare fino a circa mille euro all'anno nell'ipotesi *full electric*. Nel settore industriale la riduzione del costo dell'energia elettrica generato dall'incremento delle rinnovabili si tradurrebbe in circa 80 miliardi di risparmi cumulati al 2050. Poi, in un periodo in cui la situazione geopolitica ci ricorda che siamo dipendenti dall'import di gas e petrolio e che i prezzi dell'energia si impennano con i conflitti, si ritorna all'obiettivo di un altro piano europeo: il RepowerEu. Gli investimenti delle utility contribuirebbero ad aumentare progressivamente il livello di autonomia energetica italiana dall'attuale 26% al 49% nel 2035, fino a raggiungere l'81% nel 2050, riducendo la dipendenza dalle importazioni di combustibili fossili e l'esposizione alla volatilità delle commodity.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ASSE DEL NORD

IL PATTO TRASVERSALE A CINQUE ALLA PROVA DELL'UNITÀ

La scelta degli assessori regionali di Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna di lavorare insieme per lanciare il distretto manifatturiero unico è interessante ma ambiziosa. Bisogna superare le rivalità territoriali, per esempio sugli insediamenti produttivi e sull'attrazione di capitali esteri. Peccato che Milano non sia stata invitata...

di DARIO DI VICO

Cinque assessori delle regioni settentrionali riuniti meritano sicuramente più di un selfie. Ma ancora di più l'attenzione e la curiosità degli osservatori è dovuta per tentare di capire dove vogliano andare a parare. I cinque assessori vengono da Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna e rispondono rispettivamente ai nomi di Andrea Tronzano, Alessio Piana, Guido Guidesi, Massimo Bitonci e Vincenzo Colla. Un forzista, tre leghisti e un esponente del Pd. Una compagnia trasversale, dunque, che ha l'ambizione di lanciare «il distretto manifatturiero unico del Nord» perché è arrivata a conclusioni comuni, in parte recependo il credo di politica industriale dei propri partiti di riferimento e in parte adattando l'analisi alle esigenze di un territorio del tutto particolare come il Settentrione d'Italia.

Si dice spesso che l'unica politica industriale che l'Italia abbia avuto negli ultimi anni sia stata l'adozione di Transizione 4.0: la piattaforma comune dei cinque assessori può muoversi in quel solco e costruire qualcosa di analogo e aggiornato. Con il vantaggio, in una fase che sarà caratterizzata da una campagna elettorale, che questo contributo sarà trasversale, assorbendo il meglio del sindacalismo di territorio di matrice leghista, l'attenzione di Forza Italia per le sorti dell'imprenditoria privata e le elaborazioni di cultura industriale di matrice Pd.

A microfoni spenti, alcuni dei protagonisti sottolineano che proprio la trasversalità politica è il valore aggiunto di questa operazione. L'azione degli assessori ha anche un valore sussidiario, dimostra come le Regioni quando riescono a essere vicine al territorio (e non replicare gli schemi della politica romana) svolgano una funzione di supplenza e di integrazione. Ora sappiamo che è troppo facile sparare sul ministro Adolfo Urso e sulle sue incongruenze, ma certamente nei



Lombardia Guido Guidesi



Emilia-Romagna Vincenzo Colla

quattro anni del governo Meloni non si può dire che il ministero dello Sviluppo economico (ribattezzato Mimit) abbia brillato per creatività delle policy e per accountability. Tante interviste, tante dichiarazioni, tante promesse (una su tutte: il milione di vetture l'anno prodotte in Italia) che stridono con i risultati raggiunti. Ecco allora che l'iniziativa delle cinque Regioni può ridurre la distanza tra le soluzioni e i problemi, produrre quelle idee e quei suggerimenti di cui c'è urgente bisogno per affrontare un ciclo manifatturiero che si presenta con i colori del grigio.

Le competenze

Sappiamo bene che, sul piano delle attribuzioni formali, l'economia dello sviluppo a livello di enti regionali non ha le competenze — ad esempio — della sanità, che molte leve restano centrali e romane, ma è giusto assumere tutto ciò non come un limite. Si è discusso in questi anni se poi le stesse Regioni, di fronte ai flussi dell'economia moderna, fossero dei contenitori politici ottimali e non si rivelassero invece fallaci. I confini amministrativi, evidentemente, non ricalcano l'evoluzione dell'economia, le traiettorie che disegna, i corridoi che costruisce. È noto che Novara è in Piemonte amministrativamente ma gravita sulla Lombardia e lo stesso si può dire per Piacenza o la stessa Verona. Ciò complica, crea burocrazia, toglie tempo alle imprese.

La ricetta degli assessori, se non può risolvere il problema alla radice (ridisegnando le regioni che però vedrebbero la Lombardia allargarsi troppo), indica però la strada della programmazione comune e coordinata per ovviare ai problemi. In un futuro non ci dovrebbero essere legislazioni differenti e contraddittorie, le politiche degli incentivi rivolte alle filiere dovrebbero avere contenuti uniformi; per farla breve, si dovrebbe dimostrare che il Nord non ha bisogno di cinque piccole politiche industriali ma di un indirizzo unico e comune. E la dichiarazione (impegnativa) di voler costruire «il distretto manifatturiero unico del Nord» va proprio in questa direzione: mostra il grado di consapevolezza raggiunta. Del resto, il soggetto Nord è rimasto nelle ultime tornate decisamente sullo sfondo.

Molto ha contato la leadership di Matteo Salvini che ha impresso alla Lega un orientamento che sconfessava del tutto le precedenti esperienze di Umberto Bossi e Roberto Maroni («Prima il Nord»). Anche l'affermazione nel Pd della segreteria Schlein ha generato a sinistra un calo di attenzione alla questione settentrionale: Stefano Bonaccini, nonostante qualche iniziativa di bandiera, alla fine non è riuscito a colmare il vuoto, lasciando isolati gli esponenti più legati all'industria come il bergamasco Giorgio Gori.

La Confindustria di Emanuele Orsini è parsa privilegiare il dialogo politico con il governo centrale piuttosto che l'iniziativa delle associazioni territoriali, quindi si è rivelata refrattaria a far sua la difesa della piattaforma globale della Regione A4 (l'autostrada che la attraversa). Ora, però, le Confin-



Veneto Massimo Bitonci



Piemonte Andrea Tronzano



Liguria Alessio Piana

dustrie delle cinque regioni hanno chiesto agli assessori di poter essere messe al corrente per tempo dei loro propositi e c'è già stato un primo e promettente incontro a Torino con i presidenti delle territoriali, Marco Gay (Piemonte) e Giuseppe Pasini (Lombardia) in testa.

I programmi

Resta da dire dei programmi concreti che gli assessori porteranno avanti. È stata costituita una cabina di regia che servirà a proporre una posizione comune rispetto, ad esempio, al decreto imprese del governo, alla legge di bilancio e all'Industrial Act di Bruxelles. Unità di merito e massa critica per poter contare e far valere le ragioni dei territori manifatturieri a Roma e in Europa. Il secondo punto che merita una sottolineatura è che anche sul piano strategico le cinque regioni dovrebbero agire come una. Sarà prodotta una mappatura delle filiere complementari, saranno individuati i capofila e saranno messi in comune i servizi alle imprese evitando duplicazioni e campanilismi. Un esempio: se a Bergamo c'è un'esperienza come il Kilometro Rosso non ha senso crearne delle altre ma si concentreranno lì gli sforzi e l'intero distretto unico ne potrà usufruire. Lo stesso dovrebbe valere, nelle intenzioni, nell'attrazione degli investimenti esteri. Abbiamo avuto casi recenti come Intel (poi naufragato) e Silicon Box in cui le varie regioni hanno sgomitato in concorrenza tra loro per poter insediare sul proprio territorio la new entry. Da oggi in poi non si dovrebbe più sgomitare, ma le scelte di eventuali insediamenti saranno coordinate dalla cabina di regia, in ragione delle sinergie che si possono attivare tra territori appartenenti a diverse regioni. Auguri (sinceri).

P.S. Alla riunione dei cinque assessori sarebbe stato utile ospitare anche «una voce di Milano». Capiamo che dal punto di vista istituzionale non sarebbe stato corretto, ma il ruolo di Milano è differente da quello della regione che la ospita e nel rapporto con i territori spesso è decisivo. E forse nell'epoca dell'Ai lo diventerà ancora di più. Pensiamo poi alla finanza di impresa e ai percorsi di innovazione o alle multinazionali così presenti nella città. Ma se la cabina di regia funzionerà ci sarà tempo per recuperare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA