

Ex Ilva, da Genova a Taranto è sciopero a oltranza in fabbrica

Siderurgia

Le sigle sindacali chiedono al Governo la convocazione per avviare un nuovo tavolo

La cordata italiana attende che la Cassazione decida sullo stop per gli altiforni

Domenico Palmiotti

Lo sciopero dell'ex Ilva è cominciato ieri alle 7 ma non è più di 24 ore come annunciato inizialmente. È ad oltranza, tant'è che a Genova è stata installata una tenda davanti alla Prefettura, mentre a Taranto, malgrado il maltempo, sono stati allestiti due gazebo per la nottata: uno sulla statale 7 per Massafra-Bari, che passa davanti alla fabbrica, e l'altro sulla statale 106 Ionica Metaponto-Reggio Calabria. Le due strade sono state bloccate.

Dopo il vertice dell'8 ottobre a Palazzo Chigi, le sigle sindacali Fim Cisl, Fiom Cgil, Uilm e Usb chiedono un nuovo tavolo al Governo in quanto le risposte arrivate vengono giudicate «inadeguate e insufficienti» poiché limitate alla sola cassa integrazione per i diretti e gli indiretti. Al di là della richiesta di indicare un futuro per l'ex Ilva che accomuna tutti i siti, sono state avanzate rivendicazioni più specifiche. Come una legge speciale per Taranto che riconosca ai lavoratori l'accesso a strumenti straordinari di tutela (pensioni anticipate per il lavoro usurante e l'esposizione

all'amianto e agli agenti inquinanti, incentivi per l'esodo volontario), o, nel caso di Genova, la continuità delle forniture di coils per far marciare gli impianti liguri anche senza l'approvvigionamento da Taranto, dove la produzione dell'altoforno 2 e dell'acciaieria 2 si è fermata dopo il decreto della Corte d'Appello di Milano che impone entro il 25 ottobre lo stop all'area a caldo.

La Regione Puglia ha fissato con i sindacati un vertice giovedì. Lo presiederà il Governatore Antonio Decaro. Invece, in vista del Consiglio dei ministri di stasera, il Governo lavora al decreto legge - già presentato ai sindacati l'8 ottobre - che prevede sino a giugno, con un plafond di 125 milioni, la cassa integrazione in deroga per i lavoratori dell'indotto-appalto e l'integrazione economica della cassa straordinaria per i diretti di Acciaierie in modo che quest'ultimi possano percepire il 70% della retribuzione. Inoltre, il Governo sta pensando per Taranto a misure di accelerazione per sostenere i nuovi investimenti riprendendo il modello Brindisi. In sostanza, norme che possano permettere l'avvio dei progetti che il Mimit ha censito come potenziali per l'area.

Ieri, intanto, il ministero dell'Interno ha tenuto una call con le Prefetture delle città sedi degli impianti ex

Ilva, i sindacati nazionali e i commissari di Acciaierie ritenendo che vi siano profili di ordine pubblico da salvaguardare. I vertici di Fim, Fiom e Uilm, che parlano di «uscita straordinaria» della giornata, hanno sottolineato di «aver ribadito le ragioni degli scioperi. Insieme ai lavoratori, chiediamo lavoro, non cassa integrazione. Chiediamo che il Governo garantisca ai commissari tutti gli strumenti affinché le attività non sottoposte a fermo giudiziario in tutti gli stabilimenti tutelino il lavoro, a partire da quelle a freddo fino a quelle manutentive per garantire la sicurezza dei lavoratori e degli impianti».

Infine, sulla cordata italiana per l'ex Ilva, Emma Marcegaglia, a margine dell'assemblea Assolombarda, ha dichiarato: «Dobbiamo aspettare il 20 ottobre», che è il giorno in cui la Cassazione si pronuncerà sui ricorsi contro il decreto di stop per gli altiforni. «Il procuratore generale - ha aggiunto - sembra aver detto delle cose un po' diverse dalla Corte d'Appello. Stiamo lavorando sul business ma non è semplice. Vediamo, dipende dalla decisione della Corte».

Il ministero dell'Interno in contatto con le Prefetture dei poli siderurgici ex Ilva nel timore di tensioni

EDITORIA
Da oggi il quotidiano Il Sole 24 Ore in edicola costa 50 centesimi in più



Le proteste. Lo sciopero negli impianti dell'ex Ilva è cominciato ieri mattina alle 7



Bankitalia e Istat: l'economia nazionale tiene ma è esposta a tensioni geopolitiche

Le audizioni sul Dpfp

**Chelli: monitorare impatto per famiglie e imprese
Corte conti: attenti a debito**

«L'incertezza rimane molto elevata. Il quadro previsivo per l'economia mondiale è fortemente dipendente dall'evoluzione del conflitto in Medio Oriente e dalle sue ripercussioni sulle catene globali di produzione e sui prezzi delle materie prime. Ulteriori rischi derivano dalla possibilità di un peggioramento delle condizioni finanziarie a seguito di nuovi aumenti dei rendi-

6

Brunetta (Cnel): «La flessibilità deve essere intelligente, e soprattutto concordata in Europa»

menti a lungo termine a livello globale o di eventuali correzioni dei mercati azionari concentrate nel comparto tecnologico» ha detto il capo dipartimento economia e statistica della Banca d'Italia Andrea Brandolini in audizione sul Dpfp. In un contesto internazionale segnato da grande instabilità, l'economia italiana, come quella europea, ha mostrato una tenuta superiore alle attese: «Il Pil è aumentato nella prima parte del 2026 e dovrebbe continuare a espandersi nella seconda parte dell'anno e nei prossimi anni, sebbene a ritmi contenuti dagli ef-

fetti del rincaro dell'energia e dall'aumento dei costi di finanziamento - ha aggiunto - l'evoluzione della crisi in Medio Oriente, le estese tensioni geopolitiche e l'andamento dei mercati finanziari, anche in relazione agli sviluppi connessi con l'intelligenza artificiale, rappresentano rilevanti fonti di rischio per l'economia mondiale e, di riflesso, per quella italiana». Inoltre «un elevato debito pubblico costituisce un fattore di vulnerabilità in caso di mutamenti nella tolleranza al rischio dei mercati. In questo quadro di grande incertezza, la politica di bilancio italiana può fare leva sulla prudenza degli ultimi anni e sul quadro di regole di bilancio europeo. Entrambi i fattori contribuiscono ad ancorare le aspettative di medio periodo degli investitori».

Il presidente dell'Istat, Francesco Maria Chelli, in audizione sul Dpfp ha osservato che «il quadro di finanza pubblica resta esposto a rischi orientati al ribasso, dovuti principalmente all'incertezza sull'evoluzione del contesto economico internazionale; nonostante negli ultimi anni l'economia italiana si sia mostrata resiliente anche grazie agli investimenti del Pnrr; sul fronte della crescita sarà necessario monitorare la trasmissione del rincaro delle risorse energetiche all'economia e i potenziali effetti negativi su famiglie e imprese, nonché - come più volte ricordato - la capacità di preservare livelli di investimento adeguati a cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie; aumentare la produttività, ma anche valorizzare competenze e capitale umano e sostenere i redditi».

Chelli ha aggiunto che per il 2026 il Governo ha rivisto al rialzo la stima di crescita del Pil (+1,0%, rispetto al +0,6% previsto ad aprile). L'indebitamento netto è stimato al 2,9% e

l'avanzo primario all'1,2%, invariati rispetto ad aprile, mentre viene rivisto al ribasso il rapporto debito/Pil al 138,1% rispetto al 138,6% indicato nel Dfp. «L'invarianza dell'in-

debitamento netto rispetto a quanto previsto nel Dfp riflette una analoga revisione delle entrate e delle uscite in percentuale di Pil, pari a circa due decimi; tra le uscite vengono riviste al rialzo la spesa per interessi (1 decimo di punto, dal 4,1 al 4,2% del Pil) e la spesa per investimenti (2 decimi di punto, dal 3,8 al 4,0% del Pil)». E ricorda che lo scorso 5 ottobre l'Istat ha diffuso anche i dati trimestrali destagionalizzati per i principali indicatori di finanza pubblica: l'indebitamento netto sul Pil passa dal 2,7% del primo trimestre 2026 al 3,2% nel secondo, registrando un valore cumulato nei primi sei mesi dell'anno in corso pari al 2,9%.

Secondo la Corte dei Conti «per quel che concerne le prospettive del debito pubblico il Dpfp presenta un quadro che nel confronto con il Psb appare fin qui sostanzialmente allineato se si fa riferimento al livello del rapporto debito/Pil, ma in significativo affanno se si guarda alla dinamica dell'indicatore». In tali contesti «appare viepiù evidente quanto sia delicata la posizione dei paesi altamente indebitati che devono sottostare alla pressione dei mercati finanziari».

Per Renato Brunetta, presidente Cnel, il nuovo Patto «va interpretato, non applicato in modo automatico. La flessibilità deve essere intelligente, e soprattutto concordata in Europa. Quella decisa e interpretata a scala nazionale rischia di non essere capita dai mercati e di fare più danni che benefici» ha detto in audizione.

—Ca.Mar.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Siderurgia, arrivano 30 lavoratori dal Marocco

Ponti d'Acciaio

Dopo la formazione
in Italia verranno inseriti
in sette aziende del settore

Dopo la prima fase di selezione e formazione in Marocco, arrivano in Italia i primi 30 lavoratori coinvolti in «Ponti d'acciaio - Percorsi di mobilità internazionale per la siderurgia italiana», il progetto promosso da Riconversider, ente di formazione e consulenza di Federacciai, insieme a Umana (nell'ambito di THAMM Plus).

Giunti in Italia questi primi 30 tecnici proseguiranno con 240 ore di formazione per rafforzare le competenze linguistiche fino al livello A2 e acquisire le conoscenze tecniche necessarie per operare come installatori e manutentori elettrici e meccanici nel nuovo contesto produttivo. Al termine del percorso formativo in Italia, i 30 lavoratori saranno inseriti in sette diverse realtà della siderurgia italiana: Gruppo Feralpi, Gruppo Dufferco, Gruppo Marcegaglia, AFV Beltrame, Gruppo Acciaierie Venete, ABS Acciaierie Bertoli Safau, Gruppo Asonext.



Gozzi (Federacciai):
«Iniziativa strategica».
Caprioglio (Umana):
«Mobilità dall'estero è
un'opportunità»

«Oggi il nostro settore si confronta con una crescente difficoltà nel reperire personale qualificato, una sfida che interessa non solo le acciaierie ma l'intera filiera siderurgica e metalmeccanica - ha sottolineato Antonio Gozzi, presidente di Federacciai -. Per questo motivo guardiamo con grande interesse a iniziative come quella realizzata dal nostro ente di formazione Riconversider, in partnership strategica con Umana».

«Il progetto dimostra che è possibile fare sistema per rispondere al bisogno di competenze tecniche dell'industria», ha proseguito Paola Artioli, presidente di Riconversider.

«La mobilità internazionale non può essere considerata soltanto una risposta alla carenza di personale - ha aggiunto Maria Raffaella Caprioglio, presidente di Umana -. Può diventare una componente strutturale delle politiche per il lavoro e della competitività del sistema produttivo, se costruita attraverso percorsi qualificati, sostenibili e strettamente connessi ai fabbisogni espressi da imprese e filiere».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Auto, i produttori europei uniti dalla strategia sul freno ai cinesi

Il Salone di Parigi

Filosa (ceo di Stellantis) e Provost (Renault) in linea con Blume (Volkswagen)

Spazio alla cooperazione tra aziende e al sostegno di iniziative made in Europe

Mario Cianflone e Lello Naso

Dai nostri inviati

PARIGI

Una convergenza, a distanza, tra i maggiori gruppi automobilistici europei per una strategia comune contro la valanga cinese. Teatro è il Salone internazionale dell'auto, in corso a Parigi. Ha iniziato, domenica, l'amministratore delegato di Volkswagen Oliver Blume. Hanno continuato, ieri pur con puntualizzazioni e distinguo, i numeri uno di Stellantis, Antonio Filosa, e di Renault, Francois Provost.

Il messaggio di Blume è politico e industriale per i potenziali partner e la Ue: servono atti concreti per trovare sinergie e per arrivare a misure per proteggere i prodotti made in Europe. Industrialmente, qualcosa che assomiglia all'idea di Airbus dell'auto che voleva Luca de Meo quando era ceo di

Renault ma che non ha avuto seguito.

Blume ha rilanciato sull'Europa, sull'auto costruita in Europa e per gli europei. In casa propria, Volkswagen vara una strategia tecnologica e industriale con uno slogan diretto: For Europe. Un impegno per il Vecchio Continente con un programma di trasformazione globale.

Allo stesso tempo, il gruppo tedesco spinge un quadro normativo che premi la creazione di valore europea, supporti la crescita della mobilità elettrica e consenta una leale concorrenza internazionale. È un punto chiave: il made in Europe ha l'obiettivo di arginare la concorrenza cinese e non si tratta, ribadisce Blume, solo di un'etichetta. Ma il made in Europe deve essere lungo tutta la catena del valore dell'automotive: ricerca, sviluppo, creazione di software e soluzioni meccaniche ed elettriche.

Volkswagen chiama a raccolta i concorrenti europei per agire in modo col-

laborativo e sinergico tra imprese. Blume, senza dirlo apertamente, vuole un punto di sintesi con Stellantis e Renault.

Antonio Filosa apre alla cooperazione tra aziende e soprattutto sostiene il ruolo delle iniziative Ue made in Europe. Il problema è come conciliare le esigenze di sovranità tecnologica, industriale e di cultura dell'auto con la presenza di rapporti stretti con partner cinesi. Secondo il ceo di Stellantis serve una direttrice strategica fondamentale, destinata a concretizzarsi in Europa anche attraverso il perimetro degli accordi di cooperazione internazionale. Il piano prevede che i partner industriali esteri vengano a produrre nel continente europeo, integrando la progettazione e l'ingegneria locali per sviluppare una catena di fornitura solida e competitiva. Questo modello di collaborazione si fonda su sinergie e competenze complementari. Da un lato, realtà come Leapmotor portano un notevole patrimonio tecnologico e di competitività; dall'altro, l'esperienza industriale europea eccelle nel design, nello sviluppo industriale, nella gestione della supply chain globale e nella valorizzazione dei fornitori. Tale integrazione si traduce già in progetti concreti sul territorio, come l'avvio delle attività a Saragozza, e mira a consolidare una partnership industriale strutturata.

Del resto, a stringere patti pragmatici con gli «amici-nemici» cinesi c'è anche Renault, che lavora attivamente

Renault.

Il Presidente francese Emmanuel Macron ieri in visita al Salone di Parigi

te con Geely, mentre Volkswagen, non può fare a meno di partner come Xpeng. A questo punto il terreno dello scontro si sposta sul piano dell'identità dei marchi, della loro storia, della cultura automobilistica europea e delle esigenze di nuove normative Ue che sostengano l'automobile, questo a prescindere da accordi con quei concorrenti che non puoi battere.

Sul fronte Renault la posizione è analoga. «Al momento», dice l'amministratore Francois Provost, «non abbiamo accordi industriali in programma. Condivido però la posizione di Olivier Blume sulla necessità di andare in quella direzione: una maggiore collaborazione tra i gruppi europei per spingere sulla Ue per avere un apparato normativo che aumenti la competitività delle nostre imprese».

Sulla scelta dei partner industriali, Provost è diretto: «Siamo indipendenti e cerchiamo imprese che utilizzino le nostre tecnologie e con cui c'è conoscenza reciproca, come per esempio Nissan».

Sul rapporto con l'Europa, Provost è altrettanto diretto: «Abbiamo bisogno che l'Europa assicuri flessibilità. Abbiamo bisogno anche di accordi con la Cina, come quello sui motori ibridi. Sono allineato a Blume. Servono misure urgenti per favorire la competitività. La Cina ha le sue carte da giocare sulla disponibilità delle materie prime, ma anche l'Europa è un partner essenziale per le imprese di Pechino».

6

Provost:
«Abbiamo bisogno anche di accordi con la Cina, come quello sui motori ibridi»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Inflazione e nuovi poveri, in aumento gli italiani e le famiglie con figli

Terzo settore

Il Banco Alimentare: un milione e 800mila persone ritirano il pacco con cibo

Genitori con prole i più in difficoltà (77%); redditi sempre più insufficienti

Raffaella Calandra

«Ho fame». Un grido silenzioso ripetuto da sempre più italiani. Non lo scrivono caso mai sui cartelli per l'elemosina, ma - superata non di rado la vergogna - lo raccontano al ritiro dei pacchi alimentari. La maggior parte sono genitori con figli piccoli. Tantissimi un reddito ce l'hanno, ma ormai non basta. Complice l'inflazione e l'aumento dei costi dell'energia, sempre più famiglie infatti si ritrovano a chiedere aiuto per il più essenziale dei bisogni.

Ci sono i nuovi poveri nei dati raccolti dalla Fondazione Banco Alimentare, che per la prima volta analizza in profondità i profili dei propri assistiti. Ricerca letta in anteprima da *Il Sole 24 ore* (oggi alle 10.30 la presentazione a Palazzo Colonna a Roma). Se fino a sei anni fa, prima del covid, erano in maggioranza stranieri, homeless o anziani a ritirare pacchi pieni di cibo, oggi la percentuale maggiore (77%) di chi è aiutato in modo continuativo è rappresentata da famiglie con minori. Italiani (42% in prevalenza al sud), stranieri (incidenza maggiore al nord). Ci sono poi tanti lavoratori a basso reddito (56%), «quella parte numerosa di cittadini il cui salario è diventato insufficiente a far fronte ai costi della vita, soprattutto nelle grandi città», analizza il presidente della Fondazione, Marco Piuri. E molti sono stranieri soli (51%). Sono «i nostri vicini di casa, i poveri insospettabili», come li definisce uno dei ricercatori che ha analizzato i dati raccolti dalle 7.593 organizzazioni partner territoriali convenzionate con la rete del Banco, cui vanno a bussare quasi un

milione 800mila poveri. Tante sono le persone a cui il Banco alimentare a fine 2025 forniva supporto: oltre il 50% di quelle aiutate in tutta Italia col Fondo sociale europeo plus (2.448.721), ma solo la metà di chi si trova in povertà assoluta, 5,7 milioni, secondo l'ultimo rapporto Istat (l'aggiornamento è atteso giovedì), confermato da questa ricerca.

Più del numero complessivo di assistiti (1.755.857 nel 2024), sono i bisogni ad essere aumentati. Una famiglia con bimbi richiede più cibo dell'anziano solo, che resta tra le categorie assistite (36%), insieme a disoccupati (25%), madri sole con prole (24%), uomini divorziati (4%) o malati cronici. È lo specchio di una società che vive costantemente sul filo, anche se integrata. E questo per ragioni sia «strutturali del nostro Paese che congiunturali», riflette Piuri. «Il livello degli stipendi è tra i più bassi d'Europa e il potere d'acquisto si è ridotto perché l'inflazione ha superato di gran lunga la dinamica di crescita dei salari». E poi c'è l'impatto delle tensioni internazionali su energia e carburanti. «Il risultato è che con uno stipendio di 1.500-1.800 euro al mese è sempre più difficile sostenere i costi di un mutuo o dell'affitto, le spese per auto e trasporti, le cure mediche. Sempre più persone - conclude il presidente del Banco Alimentare - devono decidere per cosa spendere, tagliando spese essenziali». Compreso il cibo. Il risparmio sugli alimenti è destinato ad altre spese, soprattutto affitto di casa, salute, bollette. Il cibo diventa così un'infrastruttura intorno a cui ruotano molti altri bisogni. E quando si chiede aiuto - sottolinea il report del Banco - migliora la fiducia in sé e migliorano le relazioni con quella rete di supporto, preziosa per ogni altra esigenza di vita quotidiana.

I nuovi poveri sono in tutto il Paese: la Campania la Regione con il più alto

numero di assistiti (217mila persone), seguita dalla Lombardia (210mila, regione con la maggiore rete convenzionata, 1.073 enti) e dall'Emilia Romagna (129mila persone seguite). Insieme al disagio sociale, questa cartina dei territori fotografa la capacità delle organizzazioni partner di raggiungere quanti più bisognosi possibile: sono soprattutto parrocchie e associazioni di volontariato a Milano e dintorni; ci sono anche i Comuni nelle province campane per aiutare i propri concittadini. «Ma sta aumentando - ci fanno sapere dal Banco - il numero delle organizzazioni che chiedono di convenzionarsi, segno del crescente bisogno di cibo».

Frutta, carne, pesce sono diventati per tanti un lusso. Olio o caffè, perfino un miraggio. Scarseggiano anche nei pacchi alimentari. Non basta neanche il latte fresco né le merendine per i bambini. Perché il cibo, oltre ad essere un bisogno fisico, è anche vita di relazioni. È lunga la lista dei prodotti per cui l'offerta è di gran lunga inferiore alla domanda: innanzitutto olio d'oliva (-1,27), caffè (-0,82), formaggi stagionati (-0,67), carne bianca fresca (-0,59) e latticini (-0,56). Ma ci sono anche uova, latte, carne rossa, verdura e frutta fresca. Ed è qui che diventa ancora più essenziale, secondo il Banco, il dialogo con le imprese. Per «azioni mirate: l'obiettivo non è sostituire il recupero delle eccedenze, che resta essenziale,



ma affiancarlo, quando possibile - si legge nel report - con donazioni programmate di beni standard capaci di colmare i disallineamenti più persistenti». Per aiutare ancora più persone in difficoltà, oltre a più cibo, occorrono «più mezzi di trasporto, più magazzini, più macchinari e tecnologie che consentano la gestione dei prodotti freschi», elenca il presidente Piuri, consapevole di come «trasporto e logistica siano il costo principale sostenuto dal Terzo settore». E allora la possibilità di rispondere di più e meglio alla «sfida» di aiutare «passa necessariamente - dice - dal rinnovare l'alleanza tra imprese ed enti del Terzo Settore, con il supporto delle Istituzioni». Se negli ultimi an-

ni infatti il numero di chi è andato a ritirare un pacco alimentare è rimasto sostanzialmente stabile non significa che non sono aumentati i poveri, ma solo che - nelle attuali condizioni - non si riesce a fare di più.

E moltissime altre famiglie continuano a faticare per avere garantito perfino il pane quotidiano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il presidente Piuri: «Più mezzi per aiutare più bisognosi. Rinnoviamo l'alleanza tra Terzo Settore e imprese»

I destinatari degli aiuti alimentari

Elaborazioni sui dati settembre 2026, risposte multiple in percentuale

Uomini separati/divorziati	4%
Fam. con soggetti con problemi di dipendenze	4%
Fam. con soggetti con problemi relazionali/psichici	5%
Fam. con soggetti con problemi di salute cronici	7%
Senza fissa dimora	9%
Madri sole con figli minori	24%
Disoccupati difficilmente ricollocabili	25%
Anziani soli	36%
Stranieri	51%
Lavoratori a basso reddito	56%
Famiglie con minori	77%

Fonte: Banco Alimentare



IN TUTTI GLI STABILIMENTI Ilva, sciopero di 24 ore “Nessuna prospettiva”

DALLE STRADE di Taranto al presidio davanti alla Prefettura di Genova, passando per Novi Ligure, la protesta dei lavoratori dell'ex Ilva ha attraversato l'Italia. Uno sciopero di 24 ore, proclamato da Fim, **Fiom**, Uilm e Usb in tutti i siti del gruppo, che ha spento le lavorazioni e acceso le piazze e che è terminato con la richiesta di una nuova convocazione a Palazzo Chigi. A Genova, intanto, sindacati e istituzioni rivendicano la possibilità di mantenere in attività gli impianti del

Nord anche senza Taranto, dove il sindaco Piero Bitetti ha rilanciato "la richiesta di una legge speciale per la città che crei le condizioni utili a generare investimenti e occasioni di sviluppo e di occupazione".



SABATO A ROMA «LA VIA MAESTRA»

Scende in piazza l'alleanza a difesa della Costituzione

■ Se autunno caldo sarà lo si capirà dalla settimana in corso: mobilitazione sono state avviate in diversi comparti. Sciopera il trasporto pubblico locale di diverse città. Scioperano i vigili del fuoco, i lavoratori di alcune compagnie aeree, quelli delle spedizioni, della sanità e delle telecomunicazioni e gli studenti. Sabato 17 il culmine con il corteo nazionale a Roma indetto dalle centinaia di realtà che fanno parte della Via maestra (tra le quali Anpi, Arci, Acli, Emergency, Libertà e Giustizia e il Forum Diseguaglianze e Diversità), un progetto per costruire l'alternativa politica partendo dalla Costituzione.

La manifestazione, che si tiene ogni anno, porta ora, secondo gli organizzatori, richieste impellenti causate dalla situazione internazionale e interna, accomunate da «una torsione autoritaria in Italia, così come in Europa e nel mondo, con una verticalizzazione del potere, che annienta i diritti fondamentali sanciti dalla Costituzione». «Abbiamo bisogno di un futuro diverso da quello che ci viene prospettato - ha af-

fermato il segretario nazionale della Cgil, **Maurizio Landini** - è arrivato il momento di far emergere i bisogni reali di que-

sto paese e di costruire un fronte comune capace di unire le lotte sociali che sono in campo sul lavoro, per il diritto allo studio, per il diritto alla casa, per una sanità che funzioni». Ma, ha specificato il leader sindacale nella conferenza stampa di presentazione del corteo, non si tratterà di «una semplice opposizione: la piazza del 17 indica delle proposte precise per affermare un altro modello sociale e un altro modello di sviluppo coerente con la nostra Carta».

Si parte dalla questione salariale: le associazioni chiedono l'aumento di stipendi e pensioni, il contrasto al lavoro povero e cancellazione dei contratti precari. Poi c'è quella fiscale con la richiesta di tassare extra-profitti, rendite e grandi ricchezze. E le guerre che tutto tengono insieme: l'aumento delle spese militari comporta il definanziamento della sanità pubblica e dell'istruzione e impedisce la transizione ecologica. Si sommano poi i temi di

stretta attualità, a partire dal diritto alla casa e quello al dissenso, abrogando le norme dei decreti sicurezza che limitano gli spazi di libertà e partecipazione e impedendo che il ddl antisemitismo si trasformi in un altro strumento di censura. «Una manifestazione, inoltre - hanno spiegato gli organizzatori - per dire no all'autonomia differenziata e alla controriforma elettorale». «Senza le battaglie di questa Alleanza sociale - sottolineano - l'archiviazione della nostra repubblica parlamentare attraverso il premiato, la cancellazione dell'indipendenza della magistratura con la legge Nordio e la definitiva spaccatura del paese attraverso l'autonomia differenziata sarebbero già una realtà». «Il futuro è una scelta - hanno continuato - la vittoria al referendum sulla giustizia ha dimostrato che, insieme, possiamo fare la differenza: per tutte queste ragioni rinsaldiamo e allarghiamo l'alleanza». I partiti di centrosinistra, tuttavia, non hanno ancora aderito formalmente. «Le nostre manifestazioni sono aperte a tutti i cittadini - ha detto **Landini** - dai territori abbiamo ritorni mol-

to positivi. I costi delle manifestazioni stanno lievitando, ma ci aspettiamo una partecipazione molto importante».

Il concentramento è previsto alle 13.30 in piazza della Repubblica. La manifestazione si snoderà per il centro della capitale in direzione piazza del Popolo, dove sarà allestito il palco per i comizi finali. «Mai come adesso la lotta per dare un futuro diverso al nostro paese passa dalla tutela dei diritti e dal dare un futuro alle nuove generazioni» ha detto **Landini**. **lu.ci.**

**Cgil, Anpi e Arci:
«Un altro modello
sociale e di
sviluppo coerente
con la Carta»**



Roma, conferenza stampa de La Via Maestra foto LaPresse



MANIFESTAZIONI A TARANTO, GENOVA, NOVI LIGURE E SALERNO

Ex Ilva, l'accusa degli operai: «Chiudere è una scelta politica»

LUCIANA CIMINO

Il destino della siderurgia italiana sembra segnato ma gli operai dell'ex Ilva di tutta Italia continuano a lottare, per lo meno per il riconoscimento della propria dignità, dopo anni di sacrifici e cassa integrazione. E per far sapere al resto del paese che uno dei principali comparti industriali italiani è stato dismesso, non si sa se per scelta politica o per insipienza.

Lo sciopero di 24 ore indetto dai sindacati in tutti gli stabilimenti del gruppo (oltre a Taranto proteste a Genova, Novi Ligure e Racconigi) si è trasformato in una mobilitazione permanente. «Non ci fermeremo fino a quando non avremo risposte, ci abbiamo messo la faccia con scioperi, manifestazioni e azioni legali per produrre acciaio, salvaguardando salute e ambiente - ha spiegato il segretario generale della Fiom Cgil, Michele De Palma - non vogliamo essere cassintegrati ma essere rispettati come lavoratori». A Taranto, dopo un'assemblea di due ore nel parcheggio della direzione, hanno occupato la strada statale 7 e la 106 verso la raffineria Eni. A Genova gli operai hanno invece messo le tende sotto la prefettura, inizialmente militarizzata e circondata da forze dell'ordine in tenuta antisommossa. Un oltraggio per i manifestanti: «Siamo trattati da criminali - hanno detto le Rsu dello stabilimento di Cornigliano - ma paghiamo le tasse e non facciamo danni. È una misura esagerata». Corteo anche a Novi Ligure, dove sono a rischio 550 famiglie e presidio di solidarietà anche il distretto industriale di Salerno.

Ai cortei i sindaci delle città coinvolte con accoglienza differente nei diversi territori: a Taranto il confronto tra Piero Bitetti e i metalmeccanici è stato a tratti du-

ro, con richiesta di dimissioni. La città era assente, se non del tutto ostile. Sabato è stata indetta una manifestazione dalle associazioni ambientaliste che chiedevano proprio la chiusura dello stabilimento, dopo le tante morti per tumore. Tra queste i Genitori tarantini, artefici dell'azione inibitoria sfociata nel decreto di fermo dell'area a caldo, che hanno pole-

mizzato ancora con gli 8 mila concittadini impegnati a salvare il proprio posto di lavoro: «Orribile, non una sola parola in difesa della salute». Contesto opposto a Genova dove hanno sfilato anche gli operai di altri gruppi, come Ericsson; gli studenti delle scuole hanno esposto striscioni di solidarietà al passaggio del corteo. Gli operai, accampati con le tende nei pressi del palazzo del governo, hanno invitato i concittadini a una serata di mobilitazione con cena collettiva e concerti di Music for Peace: «Non ci muoviamo sinché non arrivano risposte positive». «Fermare la fabbrica sarebbe un'assurdità - ha sostenuto la sindaca Silvia Salis - ci sono lavoratori altamente qualificati e un mercato pronto ad assorbire il prodotto, le materie prime possono essere reperite sul mercato internazionale». Paradossalmente la stessa richiesta della Lega: «Una soluzione di buonsenso è comprare coils e bramme dall'estero».

La decisione di Acciaierie d'Italia di fermare tutti gli stabilimenti dal 15 novembre a causa della chiusura dell'area calda di Taranto ha ottenuto l'effetto cercato dal ministro alle Imprese qualche mese fa: scatenare una guerra di sopravvivenza tra gli impianti del Nord e del Sud per rompere il fronte dei lavoratori. L'opzione spezzatino, secondo Adolfo Urso,

renderebbe più appetibili i singoli asset per eventuali compratori. La gara è ancora ferma e la cordata italiana, voluta dal titolare del Mimit, sta ancora valutando se partecipare. «Stiamo lavorando sul business plan, non è semplice - ha affermato Emma Marcegaglia, presidente dell'holding omonima - dipende dalla decisione della Corte». Ma lo spezzatino è irricevibile per i sindacati: «Il gruppo è uno - ha affermato l'Usb - i lavoratori si devono salvare tutti».

La videoconferenza convocata dal Viminale con le prefetture interessate, le istituzioni locali e le organizzazioni dei lavoratori non ha prodotto risultati. Fiom, Fim Cisl e Uilm hanno dunque ribadito la necessità di un confronto a Palazzo Chigi «su un progetto ambientale che preveda Dri e forni elettrici con la presenza di una cordata a maggioranza pubblica, il governo non può scaricare sulla magistratura responsabilità che sono politiche - hanno detto i tre leader, De Palma, Davide Sperti e Ferdinando Uliano - chiediamo che garantisca a Adi gli strumenti affinché le attività non sottoposte a fermo giudiziario tutelino il lavoro». «La lotta per l'ex Ilva ha un significato generale», ha commentato il leader nazionale della Cgil, Maurizio Landini.

**La sindaca Salis:
«Importiamo le
bobine per restare
aperti». I sindacati:
«Vertenza unica»**

Taranto, La mobilitazione dei lavoratori ex Ilva foto Angelo Ingenito/Ansa



Stellantis: aiuti dalle istituzioni per un nuovo modello a Mirafiori

Il colosso italo-francese pensa di produrre una piccola vettura. L'ad Filosa: "Su energia e logistica serve un sostegno"

dal nostro inviato

DIEGO LONGHIN

PARIGI

Dipende dalle condizioni». Un conto è il Piano Italia, che Stellantis sta completando con più investimenti del previsto, come l'ulteriore miliardo nella fabbrica di Atessa e la nuova Alfa Romeo a Melfi. Un conto è se al Piano si aggiungono produzioni e modelli non compresi. «Per fare di più ci servono aiuti dalle istituzioni sul costo dell'energia e della logistica», sottolinea l'amministratore delegato del gruppo italo-francese, Antonio Filosa.

Il riferimento è al secondo modello da assegnare allo stabilimento di Mirafiori a Torino. Vettura che si affiancherebbe alla 500, ibrida ed elettrica, che rispetto alle previsioni macchina risultati inferiori. Non i 100mila pezzi all'anno auspicati, ma più di 60mila, il doppio rispetto al 2025. Il che produce settimane di cassa integrazione, oltre a sindacati e istituzioni che chiedono un rinforzo.

Richiesta che il nuovo ceo di Fiat, Arnaud Belloni, al suo esordio al Salone di Parigi, non ha fatto cadere nel vuoto. Sul secondo modello «non posso mentire, ci stiamo lavo-

rando». E ha indicato il canovaccio seguito dagli ingegneri: «Una piccola vettura ispirata alla filosofia della Citroën 2CV, ma con un'impostazione moderna, non retrò». Parole accolte subito con soddisfazione a Torino dal governatore Alberto Cirio, dal sindaco Stefano Lo Russo e dai

sindacati che esortano «a fare in fretta». Poi la frenata di Filosa che da tempo batte sul tema dei costi energetici. Il megawattore oscilla intorno ai 250 euro, quasi tre volte il costo della Spagna. «Ci piace molto Mirafiori, ci piace la 500 e stiamo facendo tutto il possibile, ma per fare di più abbiamo bisogno che le istituzioni ci aiutino», ha detto l'ad. Ha confermato che a dicembre sarà presentato il piano strategico di Maserati: «Non possiamo più sbagliare, non abbiamo altre opportunità».

Filosa, insieme al presidente di Stellantis John Elkann e al responsabile Europa Emanuele Cappellano, hanno accompagnato ieri mattina il presidente francese Emmanuel Macron tra gli stand Peugeot, DS e Citroën. L'inquilino dell'Eliseo si è soffermato sul concept della 2CV, la reginetta della kermesse, che dovrebbe evolversi in una e-car europea a un prezzo di 15mila euro. Per Macron è stata l'occasione per benedire l'ipotesi di accordo tra Ue e Cina

sul taglio alle importazioni di auto ibride da Pechino, con un tetto a 350mila all'anno. «Consentirà di proteggere meglio il mercato europeo dalla concorrenza sleale», ha detto. Gli fa eco Filosa: «Un buon primo passo». La partita sarebbe più ampia secondo il *Financial Times*. Se ne discuterà al prossimo Consiglio europeo. In ballo ci sarebbe anche un allentamento dello stop ai motori termici nel 2035, punto su cui la Francia si è sempre mostrata rigida. In cambio la Germania darebbe luce verde alle norme che prevedono sussidi e aiuti solo a chi produce nella Ue in chiave anti Cina. Svolta sulla concorrenza cinese chiesta anche dai vertici delle case europee, da Oliver Blume di Volkswagen, che ha segnato una flessione del 9% delle vendite nei primi nove mesi, a François Provost di Renault. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Ex Ilva, operai in piazza da Genova a Taranto “No allo stop degli impianti”

L'ACCIAIO
di **MATTEO MACOR**
GENOVA

Gli operai dormono in strada, l'azienda alza le mani, il governo attende. È il campo mobile allestito dai metalmeccanici di Cornigliano sotto la Prefettura di Genova, brande nelle tende e grigliata serale in pieno centro città, l'immagine simbolo del futuro sospeso dell'ex Ilva. Uno stallo a diverse intensità, come diverse sono le richieste dei lavoratori dei due stabilimenti principali di Acciaierie d'Italia, Taranto e Genova, e un'unica, grande incognita di fondo. Se oggi è atteso in Consiglio dei ministri il decreto legge che darà una forma alla cassa integrazione in continuità prevista fino a giugno, il destino dell'acciaio

italiano rimarrà appeso fino al 20 ottobre, il giorno della pronuncia della Corte di Cassazione sul ricorso presentato da Acciaierie sullo stop all'area a caldo di Taranto disposto dalla Corte di Appello di Milano.

Allungato di 24 ore lo sciopero che ieri ha portato in piazza il mondo del lavoro anche a Novi Ligure, l'altro stabilimento del gruppo di cui Acciaierie d'Italia ha annunciato lo stop, dalle proteste di Taranto si fa sapere che «la cassa integrazione e le integrazioni salariali non sono sufficienti». Da Cornigliano, dove il sostegno alla sopravvivenza della fabbrica ha messo d'accordo politica e istituzioni, anche di colore diverso, il tema è la sopravvivenza dello stabilimento. Dopo la lettera formale inviata dalla sindaca Silvia Sallis al ministro Adolfo Urso per chiedere «un intervento immediato che permetta l'approvvigionamento di coils necessario per continuare a far lavorare Genova» nonostante la fermata di Taranto, ieri il governatore ligure Marco Bucci ha preannunciato la possibilità di un accordo su «una previsione di piano per consen-

tire alla fabbrica di continuare i lavori in attesa ci sia un acquirente interessato all'azienda». Il nodo non è di natura finanziaria, ma la necessità di «non urtare la fase di gara e violare le norme sugli aiuti di Stato».

Se «l'unica soluzione possibile è che al governo qualcuno trovi la volontà politica di salvare la situazione, dividendo i destini di Taranto e Genova», c'è chi sintetizza in quota sindacale, alla finestra rimangono anche gli imprenditori della cordata a guida Federacciai ancora al lavoro per valutare la sostenibilità di un investimento sul gruppo. «Finché non ci sarà l'udienza in Cassazione non potrà essere chiaro il perimetro della gara - spiega Maria Anghileri, presidente di Confindustria giovani e coo di Eusider, parte della cordata - Ad oggi si può solo aspettare».



Il campo mobile dei lavoratori ex Ilva a Genova



Sciopero compatto, tavolo il 21 a Torino

Ex Ilva, mobilitazione in tutta Italia "Gli impianti del Nord vadano avanti"

Dalle strade di Taranto, dove la rabbia è montata subito dopo l'assemblea svolta nel parcheggio della direzione, al presidio davanti alla Prefettura di Genova, passando per Novi Ligure. La protesta dei lavoratori dell'ex Ilva attraversa l'Italia. Uno sciopero di 24 ore compatto, proclamato da Fim, **Fiom**, Uilm e Usb in tutti i siti del gruppo, che ha spento le lavorazioni e acceso le piazze e che è terminato con la richiesta di una nuova convocazione a Palazzo Chigi. A Genova,

intanto, sindacati e istituzioni rivendicano la possibilità di mantenere in attività gli impianti del Nord anche senza Taranto. La sindaca Silvia Salis ha contestato la prospettiva di fermare gli impianti dal 15 novembre. «Qui ci sono tutte le caratteristiche per andare avanti: lo stabilimento funziona, i lavoratori vogliono solo lavorare e il mercato richiede i prodotti realizzati a Genova», ha detto. Sulla stessa linea il presidente ligure Marco Bucci, che ha proposto di

acquistare coils e bramme sul mercato estero per non fermare gli impianti. A Novi Ligure il sindaco Rocchino Muliere ha sfilato con la fascia tricolore insieme ai 550 lavoratori a rischio. Il 21 ottobre a Torino si riunirà il tavolo sull'ex Ilva, presieduto dal presidente della Regione Piemonte, Alberto Cirio. R.E. —



Belloni (Fiat e Lancia): "Lavoriamo sulla piattaforma, sarà un'auto piccola"

Stellantis, le ipotesi per Mirafiori Filosa: "Ma servono le condizioni"

IL CASO
GIOVANNI TURI
INVIATO A PARIGI

Stellantis studia di portare a Mirafiori un secondo modello oltre alla 500. Ma, spiega l'amministratore delegato di Stellantis, Antonio Filosa, devono esserci le condizioni per poterlo fare: «Stiamo parlando con il governo e gli enti locali», però prima «c'è bisogno che le istituzioni ci aiutino per la competitività» dei siti italiani, dice Filosa.

«Ci sarà un secondo modello a Mirafiori, oltre la 500», aveva riportato verso l'ora di pranzo il neo amministratore delegato di Fiat, Lancia e Abarth, Arnaud Belloni durante il primo giorno di Salone dell'Auto a Parigi. «Stiamo lavorando seriamente sulla piattaforma, su un'auto molto pic-

cola - affermava Belloni -, estremamente competitiva, nella stessa filosofia della 2CV, ma non retrò». Due ore dopo, la prudenza del ceo Filosa: lo stabilimento di Torino «ci piace molto e stiamo facendo tutto il possibile» per spingere la produzione. «Penso che Arnaud si sia trovato un po' spiazzato. In realtà, per Mirafiori, a proposito di eventuali possibili sviluppi, stiamo parlando con il governo e gli enti locali». Necessaria una pre-condizione, ovvero che «le istituzioni ci aiutino per la competitività» dei siti italiani.

In prima battuta, sul «costo dell'energia, visto che in Italia è del doppio rispetto alla Spagna». Filosa, inoltre, evidenzia che «siamo moderatamente soddisfatti per l'aumento della produzione italiana del 30%. In alcuni stabilimenti, come Mirafiori, si potrebbe fare di più, per quanto sia raddoppiato il numero di veicoli prodotti rispetto al 2025.

E a fine anno prevedo una conferma di questo trend». Intanto, il Piano Italia presentato a fine 2024 è in fase realizzativa «e abbiamo fatto anche di più - continua Filosa -. Abbiamo annunciato un miliardo di investimenti ad Atesa e la nuova Alfa a Melfi».

Poi, un passaggio su Melfi e Cassino. Quest'ultimo «dipende molto dal piano Maserati», che sarà presentato a dicembre. Maserati su cui «non possiamo più sbagliare, non abbiamo altre opportunità», sottolinea. Melfi, invece, «ha avuto problemi per esser stato fermo per molto tempo. Ora, però, c'è entusiasmo grazie alla Jeep Compass. Nel sito c'è un interesse per il segmento premium». Sguardo anche sull'Europa. L'accordo fra Ue e Cina sul commercio di auto ibride «sembra un buon primo passo per creare le condizioni per proteggere i costruttori europei», dice Filosa. Un percorso che «deve arrivare al Made in Europe, una regolamenta-

zione robusta, chiara, pragmatica che incentiva chi fa auto in Europa. Dobbiamo andare avanti in quella direzione». All'Ue anche la richiesta di un super credito per le e-car prodotte nel Vecchio Continente. Sul titolo del gruppo in calo a Piazza Affari (ieri sceso sotto i 4 euro in chiusura) «dobbiamo continuare a mettere in atto il nostro piano. Se giorno dopo giorno accumuliamo vittorie, poi tutto ciò trainerà i mercati. Abbiamo ancora un saldo sostegno dagli azionisti di riferimento». —

9

Le concept cars del gruppo al Salone di Parigi. Sei sono state svelate domenica



Lo sciopero Per salvare l'acciaieria

Ex-Ilva, proteste in tutta Italia contro lo stop

I lavoratori dell'ex-Ilva hanno scioperato per protestare contro la chiusura dell'acciaieria, chiedendo un vertice a Palazzo Chigi. Secondo i sindacati, la partecipazione dei dipendenti alle manifestazioni a Taranto, Genova e Novi Ligure è stata straordinaria.



La sindaca di Genova, Silvia Salis, sfila con i lavoratori dell'ex impianto Ilva di Cornigliano



Auto, Filosa chiede incentivi all'Europa contro l'ondata cinese

Il ceo di Stellantis: condizioni per essere competitivi

Il Salone dell'auto si svolge a Parigi, ma non si parla d'altro che di Cina. I marchi cinesi rappresentano metà degli espositori all'evento; erano il 23% nel 2024, ricorda Allianz Trade, a riprova della centralità dell'Europa per Byd & co, che cercano nell'export una via di fuga dalla crisi del mercato domestico.

Fra gennaio e settembre le vendite di auto in Cina sono diminuite del 21%, con un calo di oltre 3,4 milioni di unità rispetto ai primi nove mesi del 2025, l'equivalente della somma delle immatricolazioni di un anno in Italia e Francia. A subirne le conseguenze sono anche i gruppi europei che hanno costruito la loro fortuna recente proprio in Cina. Le consegne di Volkswagen in Cina sono crollate del 30% da inizio anno, spingendo in negativo del 9% anche il dato globale delle vendite. Il colosso tedesco sta cercando il rilancio con una strategia localizzata «In China, for China», che prevede il lancio di 30 modelli appositamente sviluppati e assemblati nel Paese, nonché il cambio di logo di Audi, dai quattro cerchi alla scritta AUDI.

Ma deve guardarsi le spalle in patria. Come dimostra la presenza in forze al Salone di Parigi, infatti, la Cina sta diventando un problema per i costruttori europei anche in Europa. La quota di mercato dei brand cinesi è arrivata al 10% e sta salendo rapidamente. Per arginare questa crescita che minaccia la tenuta dell'industria dell'auto, la Commissione Ue ha raggiunto settimana scorsa un accordo con Pechino che limiterà a 350 mila veicoli all'anno l'export in Ue di vetture ibride prodotte in Cina.

«È il primo passo di un percorso che deve arrivare al Made in Europe, una regolamentazione robusta, chiara, pragmatica che incentiva chi fa auto in Europa», ha detto a Parigi l'ad di Stellantis, Antonio Filosa, auspicando da Bruxelles maggiore flessibilità sui limiti di emissione. E dall'Italia mi-

sure mirate a ridurre il costo dell'energia. «Ci piace molto Mirafiori e stiamo facendo tutto il possibile; ma per fare di più abbiamo bisogno che le istituzioni ci aiutino a creare le condizioni necessarie per essere competitivi, a partire da un costo dell'energia competitivo e da una logistica più efficiente».

Sulla stessa lunghezza d'onda si è schierato anche il suo principale concorrente, Oliver Blume, numero uno di Volkswagen. «Le aziende devono diventare più competitive e proporre prodotti interessanti, ma la politica deve creare un quadro adeguato», ha detto Blume. «Chi vende in Europa dovrebbe competere su un piano di parità e creare posti di lavoro e valore anche qui in Europa», ha spiegato, con un riferimento implicito ma chiaro alle case cinesi.

Che si stanno già attrezzando per aumentare la loro presenza e capacità produttiva in Europa. Byd sta per avviare le attività del suo primo stabilimento in Ungheria ed è al lavoro per cercare un sito per il se-

condo impianto, che dovrebbe sorgere o in Francia o in Spagna. «Il nostro impegno in Europa è molto serio e a lungo termine», ha detto a Bloomberg la vicepresidente esecutiva Stella Li, annunciando che entro il 2030 l'organico del gigante cinese in Europa quadruplicherà da 10 mila a 40 mila dipendenti.

La localizzazione dei marchi cinesi in Europa, la strategia «In China, for China» di Volkswagen e il muro di dazi eretto da Trump all'import di vetture straniere dimostrano che l'industria dell'auto — un tempo la più globalizzata — si va regionalizzando. In questo quadro, si pone la questione se abbia ancora senso per Stellantis mantenere dimensioni mondiali. O, al contrario, se non sia meglio separare il ramo americano da quello europeo, le cui traiettorie tecnologiche e produttive sono sempre più divergenti. Lo scenario di una scissione di Stellantis, ha però puntualizzato Filosa, «non è affatto plausibile».

Francesco Bertolino

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Aversa (AlixPartners)

«Sì ai limiti a Pechino, ma serve il made in Europe»

Misure per aiutare il settore auto a resistere all'offensiva cinese: qualcosa si muove. Tre i fronti. Il primo è un accordo sulla stessa Cina che si sarebbe convinta a limitare l'export in Europa di auto ibride. Il secondo è la revisione della normativa sulle emissioni di CO₂ dal 2035 (ora la riduzione prevista è del 90%, a condizione che si adottino una serie di misure inquinare meno come l'utilizzo di acciaio verde per produrre i veicoli). Infine c'è la normativa sul made in Europe che definirà i requisiti perché un'auto si possa dire «fatta in Europa» e quindi meritare incentivi. Stefano Aversa, presidente EMEA e vicepresidente globale di AlixPartners, esperto di strategie industriali nel settore automotive, parla dal salone dell'auto di Parigi. E commenta in modo positivo le misure in arrivo: «Danno tempo ai produttori europei per dare risposte su qualità e costi dei nostri prodotti senza essere travolti». Prendiamo l'accordo con Pechino. Si parla di un massimo di 350 mila auto ibride importate in Europa l'anno. Questo fa pensare che l'accordo riguardi in particolare le ibride plug in.

«È probabile che sia così. Però in questi casi meglio non correre alle conclusioni. Siamo di fronte a una prima intesa di massima. Dobbiamo vedere come si concretizzerà. E

teniamo conto che i meccanismi europei di ratifica sono complessi». **Intervenire solo sull'ibrido plug in può essere efficace?**

«È un segmento molto importante, su cui nell'ultimo anno abbiamo registrato tassi di crescita della penetrazione cinese altissimi. A tendere il mercato sarà fatto soprattutto di ibride plug in e con range extender ed elettriche pure. Le auto con motore endotermico tenderanno a sparire, e le poche rimaste saranno nell'altissimo di gamma. Quindi sì, può essere una misura efficace».

**Al vertice**

Stefano Aversa, presidente di AlixPartners per l'area EMEA e vicepresidente a livello globale.

Sul made in Europe Francia e Germania cercano un accordo, come sulla revisione delle emissioni al 2035. Doveva essere presentato proprio a Parigi. Ma sembra tardare...

«È un confronto complesso. Tra le ipotesi in campo c'è quella di chiedere alle case auto, per potersi fregiare del made in Ue, di produrre almeno il 70% della auto con il 70% di componenti europei».

Poi bisogna intendersi su dove finisce l'Europa. L'idea è quella di includere anche i Paesi con cui l'Ue ha accordi commerciali come la Turchia, l'Uk. E alcuni Paesi del Nord Africa.

«Siamo di fronte a una dinamica complessa e non potrebbe essere diversamente visto l'intreccio tra Paesi nelle diverse filiere. Poi ci sono gli equilibri internazionali. Ford produce in Turchia, Stellantis in Marocco ed Algeria. Il Regno Unito ha con noi relazioni importanti sulla difesa».

Altri interventi necessari?

«Potenziare la produzione delle batterie in Europa. Stellantis sta sviluppando una joint venture con Catl in Spagna. Ma l'Europa ha visto il fallimento di progetti importanti come Northvolt. Tornando all'accordo con i cinesi, è molto utile per noi che questo riguardi anche le terre rare».

Rita Querzè

© RIPRODUZIONE RISERVATA