



Rassegna stampa ragionata

Giovedì 18 gennaio

Sono iniziati ieri i **negoziati tra Parlamento e Consiglio** in vista di una riforma del Patto di Stabilità, ci informa Beda **Romano** da Bruxelles per **Il Sole 24 Ore**. Le trattative sono doppiamente difficili, sia per i tempi stretti nei quali trovare un compromesso, la legislatura è agli sgoccioli, sia perché vi sono notevoli divergenze nelle posizioni negoziali delle due istituzioni comunitarie. Ciononostante, si respira un **cautissimo ottimismo**, tenuto conto del desiderio di molti di dare all'Unione europea **nuove regole di bilancio**. Il Parlamento ha approvato ieri, a Strasburgo, il mandato negoziale in vista della trattativa con il Consiglio (431 sì, 172 no, e solo quattro astenuti). (...) Come detto, i tempi sono stretti perché la legislatura è pressoché terminata. **Un accordo deve essere trovato entro fine febbraio** o inizio marzo, perché il testo entri in vigore in questa prima metà dell'anno. (...) La **riforma del Patto di stabilità** deve servire a trovare un nuovo equilibrio tra la promozione degli investimenti e il risanamento del debito. La **Commissione europea** ha proposto di **spalmare l'aggiustamento di bilancio su più anni** e di considerare favorevolmente riforme e investimenti nel calcolo dello sforzo di risanamento. L'impianto è rimasto, ma sia il Consiglio che il Parlamento hanno voluto modificare alcuni aspetti nel mettere a punto la loro **posizione negoziale**. In particolare, i ministri vorrebbero che in un primo momento, tra il **2025 e il 2027, circostanze attenuanti**, quali il costo del servizio del debito, permettessero di limitare l'onere dell'aggiustamento. Inoltre, hanno proposto di introdurre **salvaguardie di bilancio** che impongano deficit dell'1,5% del Pil in termini strutturali, in modo da avere **spazio di manovra** nel caso di shock economico. Dal canto suo il Parlamento vuole **concedere maggiori margini per gli investimenti**. *«Nel nostro testo - spiega l'assemblea parlamentare - si propone un **periodo supplementare di 10 anni per completare la riduzione del debito eccessivo** (...) Inoltre i deputati propongono che un Paese possa essere autorizzato a una **deviazione della spesa pubblica per un periodo massimo di cinque anni, se questa spesa è destinata a investimenti legati alle priorità dell'Unione**. Infine, in caso di cambio di governo, un Paese potrebbe presentare a Bruxelles un nuovo piano di aggiustamento di bilancio»*. Il dibattito di ieri ha messo in luce non solo divergenze tra Consiglio e Parlamento, ma anche le critiche di molti alla stessa **posizione negoziale** adottata dai deputati. Tra gli italiani hanno votato a favore Fratelli d'Italia, Forza Italia, Partito democratico. Si è divisa la Lega. (...) In aula ieri il commissario agli Affari economici Paolo **Gentiloni** ha esortato a un accordo rapido *«affinché le nuove regole possano essere applicate fin dai bilanci del 2025»*. In realtà, già si discute di una possibile entrata in vigore graduale delle nuove norme, visti i tempi stretti.

Antonio **Patuelli**, numero uno dell'Associazione delle banche italiane, lo dice apertamente: *«Temo che Francoforte arriverà tardi a decidere la riduzione dei tassi di interesse»*. Fabio **Panetta**, da poche settimane governatore della Banca d'Italia, prova a rassicurarlo: *«La disinflazione è forte e in atto. Non faccio previsioni su quando si taglieranno i tassi, ma credo che le condizioni consentiranno un aggiustamento monetario. Si sta andando nella direzione giusta»*. Il problema non è la direzione, ma la **velocità di marcia**, scrive Alessandro **Barbera** per **La Stampa**. (...)



Per capire come andrà a finire, occorre leggere semmai le dichiarazioni di colei che nel palazzo della Banca centrale europea deve fare la sintesi dei punti di vista di tutti, ovvero Christine **Lagarde**. Segnatevi cosa dice dal **World Economic Forum di Davos** la signora francese: «*Fra i membri del consiglio direttivo probabilmente c'è l'accordo per un taglio dei tassi di interesse entro l'estate*». Al loro posto «*anche io direi che è probabile, ma devo essere cauta perché esiste ancora un livello di incertezza e alcuni indicatori non sono al livello a cui ci piacerebbe vederli. Siamo sul percorso giusto verso il ritorno dell'inflazione al due per cento, ma soltanto se non ci sarà un altro choc economico. Non cantiamo vittoria*». Segnatevi anche cosa aggiunge Klaas Knot, numero uno della Banca d'Olanda, che nel Consiglio dei governatori veste quasi sempre i panni del falco: «*I mercati si stanno sbilanciando troppo*» con le aspettative dei tagli, e «*potrebbe diventare controproducente. Siamo ottimisti sul fatto che abbiamo una prospettiva credibile di un ritorno dell'inflazione al due per cento nel 2025. Ma molto deve ancora andare bene perché ciò accada*». Che sta accadendo? Ebbene, alla fine dell'anno scorso i mercati avevano scommesso facile. La si può riassumere così: **i tassi**, oggi al 4,5% - il livello più alto dal 2007 - **inizieranno a scendere al più tardi in marzo**. E invece manco per niente. Il primo segnale di allarme è arrivato a dicembre, quando i prezzi in Europa sono saliti di mezzo punto, dal 2,4 al 2,9 per cento. Poi sono arrivati gli attacchi delle milizie Houthi ai cargo di passaggio nel Mar Rosso, che stanno costringendo centinaia di navi dirette verso i porti europei a circumnavigare l'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza. **Viaggi più lunghi, spedizioni più costose, prezzi finali più alti**. Quanto tutto questo peserà sull'inflazione, è presto per dirlo. Di certo ce n'è abbastanza per costringere Lagarde a spostare l'asse temporale del primo taglio «*entro l'estate*», ovvero a luglio. È la ragione per cui ieri le **Borse di tutta Europa sono calate**. Non solo: il rendimento dei Btp è salito al 3,9 per cento, quello del Bund tedesco al 2,31, quello dei titoli decennali inglesi al 3,98, il livello più alto da febbraio 2023, in questo caso per **gli ultimi dati sull'inflazione, a dicembre più alta del previsto**. Per i custodi dell'ortodossia monetaria, coloro che hanno in cima ai pensieri i prezzi, il fatto che la crescita nella zona euro langua per effetto della stretta è il male minore. Le **colombe come Panetta** hanno un **approccio diverso**. E così nelle parole dell'italiano si intuisce che per lui di quel **rischio occorre tener conto**. Ecco cosa dice sulle prospettive per l'Italia: «*Quello che noi prevediamo è una crescita nel 2024 sotto l'un per cento*», più o meno la stessa del 2023. «*Gli investimenti, che sono il motore dell'economia, rimarranno deboli. La novità positiva è che l'inflazione in Italia è sotto controllo: è tornata stabilmente sotto il due per cento e prevediamo che rimanga sotto quel livello fino al 2026*». Un modo diplomatico per dire che a suo avviso l'inflazione non è già più un problema. Il problema invece sono i crediti, appesantiti dai tassi: «*Si vede già qualche segnale di tensione sia tra le imprese che le famiglie. Tensioni di carattere prima finanziario che poi diventano difficoltà a rimborsare. Parliamo di piccole cose ma la velocità di questa progressione è indicativa*». Il ministro del Tesoro Giancarlo **Giorgetti**, che oltre alla crescita deve tenere un occhio ai rendimenti dei Btp, chiosa: «**Prima arrivano i tagli, meglio è**».

«*Tin bota, l'Europa rimane con voi*». Dopo quasi otto mesi la presidente della Commissione Ursula **von der Leyen** torna nella Romagna travolta dall'alluvione di maggio e **mette sul piatto 1,2 miliardi di euro** per la **ricostruzione** dell'Emilia-Romagna (e dei pochi Comuni di Toscana e Marche coinvolti), la cronaca per il **Corriere della sera** è di Francesco **Rosano**. Risorse arrivate dalla **revisione del Pnrr** voluta da Roma. «*Una revisione doverosa*», rivendica al fianco di von der Leyen la premier Giorgia **Meloni**, impegnata in un **tour tra Bologna e Forlì** scandito da contestazioni di attivisti e comitati di alluvionati (con Cgil e Anpi) e **fair play istituzionale**



con il governatore Stefano **Bonaccini**. Che sulla ricostruzione, però, insiste: «*Venga risarcito il 100% dei danni a famiglie e imprese, beni mobili inclusi*». È dalle Torri della Regione, che Bonaccini lascerà tra pochi mesi (Europee o fine mandato si vedrà), che inizia la **giornata tra Emilia e Romagna** della premier. Con lei il viceministro Galeazzo **Bignami**, plenipotenziario di FdI lungo la Via Emilia, nonché possibile candidato alle Regionali se la ricerca di un civico andrà a vuoto anche stavolta. Sorrisi e strette di mano, si firma l'accordo sul **Fondo sviluppo e coesione** alla presenza del ministro Raffaele **Fitto**: 687 milioni per 92 progetti. «*L'Emilia-Romagna è la settima a firmare, ma arriveremo a tutte le Regioni*», promette Meloni, mentre in strada una ventina di attivisti dei collettivi contesta la sua presenza. Ci si sposta in fretta tra i padiglioni della Fiera per una visita al salone Marca. Tra selfie e assaggi di mortadella, c'è tempo per passare dagli stand dei **big della cooperazione**, imprescindibili qui: **Coop, Conad, Conserve Italia**. Meno tempo per le domande dei giornalisti, che inseguono la premier prima del volo verso Forlì. In aeroporto, ad attenderla, i rappresentanti dei Comitati riuniti alluvionati e franati venuti a parlarle delle **lentezze sui risarcimenti** e della paura ogni volta che piove. Sotto il municipio di Forlì, dove **incontra la stampa con la presidente della Commissione Ue**, gli alluvionati sono meno amichevoli: oltre 200, tra comitati e associazioni, protestano insieme a sigle della galassia della sinistra. **L'asse Meloni-von der Leyen**, rinsaldato da un summit a porte chiuse di un'ora, è **solido**. Grazie alla revisione del Pnrr, rivendica la premier, c'è «*un impegno importante per ulteriori 1,2 miliardi per l'alluvione, che si aggiungono alle risorse già stanziare*». La presidente della commissione Ue loda un'Italia impegnata contro il **climate change**, ma soprattutto «*assolutamente in linea con la tabella di marcia del Pnrr: metà dei fondi è stata già erogata, una bellissima notizia*». «*Altre risorse arriveranno nei prossimi mesi*», promette alla Romagna da ricostruire, di cui confessa di adorare le «*wonderful piadini*». Legare parte della ricostruzione ai tempi del Pnrr, avverte Meloni chiedendo **più impegno sulla prevenzione**, significa però «*lavorare velocemente*». Bonaccini teme che il regalo possa rivelarsi a doppio taglio. «*Avendo meno di tre anni per spendere queste risorse serve una governance chiara e procedure spedite*», spiega. E lontano dalla foto di rito non molla la presa: «*Se l'obiettivo è il 100%, i beni mobili andranno rimborsati*».

Le aspettative non sono state deluse: il **Pil cinese è cresciuto nel 2023 del 5,2%**, Giuliano **Noci sul Sole 24 Ore** spiegai dati del gigante asiatico. Un dato coerente con quanto pianificato dal Partito e che genera invidia in un Paese a crescita "zero virgola". Bene, ma non benissimo. Il dato non è soddisfacente. Non tanto in termini numerici, quanto piuttosto la modalità con cui Pechino è arrivata a questo risultato. Dobbiamo partire dalla consapevolezza che in Cina il valore obiettivo del Pil è **un dato di input (pianificato) e non un risultato**. (...) Il dato del 5,2% non è in particolare positivo per diverse ragioni. In primo luogo, è la risultante di un confronto (il 2022) poco probante. Questo risultato è stato ottenuto attraverso una **crescita molto significativa del livello di indebitamento**, che vale oggi 47.500 miliardi di dollari (286% del Pil), ovvero un livello che pone l'ex Impero di Centro come **uno dei Paesi più indebitati al mondo**. Non è, infine, sano il contributo degli investimenti all'economia del Paese. Quelli privati (ovvero di quei soggetti che nel pre-covid determinavano oltre il 60% del Pil) sono calati dello 0,4% in conseguenza di un **robusto calo degli investimenti nell'immobiliare** e di una robusta crescita dell'allocazione di capitali nel settore high tech (+10,3%). (...) Considerando la debolezza della domanda interna (di cui abbiamo parlato più volte su queste colonne) e la pervasività del Partito in qualsiasi meandro dell'economia, appare più logico attribuire questo crescente interesse a **un'exit strategy dal mondo immobiliare**. In altre parole, il rischio è che



si possa innescare una bolla high tech. Parlo di bolla per due ordini di considerazioni. Da un lato, in quanto gli investimenti potrebbero non essere guidati dalla scoperta di opportunità strategiche quanto piuttosto dalla "rincorsa agli incentivi" del momento. Quindi, questa politica potrebbe risultare come fattore che deprime ulteriormente la domanda interna. Dall'altro lato, vista la debole domanda interna (la Cina è anche in piena crisi demografica), questa politica di stimolo orientata all'offerta può essere la **causa di ulteriori disequilibri su scala globale**. In altre parole, così come nel passato il mondo occidentale si è trovato di fronte a proposte estremamente aggressive dal punto di vista dei costi con riferimento all'offerta dei prodotti cinesi, nei prossimi mesi e anni potrebbe accadere che l'Europa si trovi a fronteggiare un fenomeno di import cinese ad alto contenuto di tecnologia e a bassi costi (per via dei sussidi interni). Le prime avvisaglie emergono già oggi con **l'auto elettrica e le batterie** (al litio); la Cina è diventata il primo esportatore di auto nel mondo (superando i giapponesi) ed è in grado di presentare una **proposta di modelli estremamente attrattivi** e a basso costo. Pertanto la crescita (5,2%) registrata da Pechino nel 2023 è fonte di preoccupazione. Sul fronte interno, perché non è il frutto di un disegno che affronta la vera priorità della Cina: ovvero la creazione di condizioni favorevoli ad una robusta crescita della domanda interna. Sul fronte esterno perché rischia di innescare un **nuovo grande squilibrio nelle dinamiche di interscambio commerciale** su scala globale. In questo senso, il 2024 sarà un anno importante. Nella comunità finanziaria internazionale non regna l'ottimismo: la media delle proiezioni attribuisce un +4,5% di crescita nel 2024. Bisogna arginare il rischio che si inneschi una (comprensibile) **spirale protezionista alimentata dalle pulsioni elettorali in Europa e Stati Uniti**. Sarebbe invece il **momento ideale** per avviare una **interazione con Pechino** improntato al raggiungimento di **condizioni di reciprocità**; mai come in questo momento la **Cina ha bisogno dell'Occidente** per sostenere la sua (debole) crescita economica.

La **centralità della logistica** e l'interconnessione del Paese con l'Europa è evidente dall'articolo di Marco **Morino** sul **Sole 24 Ore**. (...) Nei giorni scorsi il ministero della Mobilità austriaco ha istituito il **divieto di circolazione** (l'ennesimo) per i mezzi pesanti in transito attraverso il Tirolo, una misura straordinaria che fino al 9 marzo 2024 sarà applicata ogni sabato ai mezzi con massa complessiva a pieno carico superiore a 7,5 tonnellate. La nuova misura coinvolge le **autostrade A12 e A13** in Tirolo ed è **mirata principalmente ai veicoli diretti verso l'Italia o la Germania**, o in transito attraverso questi Paesi per raggiungere altre destinazioni successive. Un altro colpo **all'export italiano** e agli approvvigionamenti dell'industria nazionale. In un momento in cui il **settore della logistica** è sotto pressione per la **crisi nel Mar Rosso** e lo stop ai transiti, attraverso il Canale di Suez, delle grandi **navi portacontainer**, impone nuovi ostacoli alla circolazione delle merci tra Paesi europei rischia di alimentare ulteriori tensioni. «*La crisi del Mar Rosso impone la ricerca di alternative via terra o ferrovia per trasportare le merci verso i Paesi del Nord Europa*», dice Paolo **Uggè**, presidente di Fai-**Conftrasporto** e **Consigliere Cnel**, che indica una **soluzione intermodale** che colleghi il settore marittimo, attraverso corridoi veloci nei porti italiani, a quello terrestre dell'autotrasporto, così da poter far arrivare le merci nei Paesi del Nord Europa nel giro di 3-4 giorni. In questo caso, però, a fare da freno ci sarebbero le **limitazioni all'autotrasporto istituite al Brennero** dall'Austria. Di qui, la sollecitazione del presidente della Fai a **sospendere i divieti di circolazione** creando al più presto nei porti marittimi dei fast corridor per **ridurre i tempi di trasferimento** delle merci dalla nave ai mezzi stradali o ai treni. «*Il governo chieda alla Commissione Ue l'immediata eliminazione di tutti gli ostacoli all'attraversamento dell'arco alpino per consentire, in questo*



momento di difficoltà, con tutte le implicazioni che comporta la situazione nel Mar Rosso, di far circolare le merci con modalità alternative» aggiunge Uggè. In questa fase i **porti italiani** (Genova e Trieste in testa) stanno cominciando a sentire la crisi del Mar Rosso e anche l'autotrasporto merci è coinvolto nel **calo dei traffici** dovuto alla **riduzione delle navi**. (...) A preoccupare gli operatori sono le **nuove rotte delle navi** provenienti dall'Asia che stanno circumnavigando l'Africa (passando dal **Capo di Buona Speranza**) per poi puntare direttamente verso il Nord Europa, schivando il Mediterraneo. Già ci sono grandi gruppi cinesi e coreani che hanno deciso di spedire le merci a Rotterdam, Anversa e Amburgo, tagliando fuori i nostri porti. Una situazione **potenzialmente esplosiva anche per l'autotrasporto**. E le difficoltà per il settore non finiscono qui. Ancora sul fronte **valichi alpini**, questa volta tra l'Italia e la Francia: Sitaf, la società che gestisce il traforo autostradale del Frejus, ha comunicato la chiusura totale del tunnel per 56 ore, a causa di interventi di manutenzione straordinaria. Da notare che, dallo scorso gennaio, i pedaggi per i transiti di autovetture e Tir attraverso il **traforo del Frejus** sono aumentati del 5,1% (al pari del **Monte Bianco**).

Si è insediato ieri – leggiamo sulla Nuova Venezia e altri giornali - il **Comitato Pari Opportunità del Cnel**, presieduto dalla consigliera Rossana Dettori e così composto: Maria Carmela **Colaiacono**, Livia **Ricciardi** (in qualità di consigliere), Brigitta **Sardo**, Annalisa **Casino**, Giorgia **Fattinnanzi**, Lucia **Massa**, Paola **Mita** e Sonia **Ostrica** (in qualità di esperte esterne). «*Nel programma della XI Consiliatura - ha osservato il presidente del Cnel Renato Brunetta, in apertura dei lavori - si dà grande centralità al tema delle pari opportunità tra uomini e donne. La parità di genere conviene a tutta la società, conviene alla democrazia, conviene in termini di crescita economica*».

Leggiamo sul **Fatto quotidiano** che dopo mesi di trattative, passate per l'eliminazione del regolamento aziendale e uno sciopero lungo cinque mesi interrotto dal 1° marzo, gli operai che si occupano di **montaggio e consegna** per le aziende appaltatrici di **Mondo Convenienza** passeranno al **contratto della Logistica**, abbandonando quello **Multiservizi-pulizie**. Novità anche per **Wärtsilä** che, appena 8 giorni dopo aver fatto saltare l'accordo davanti al governo, **ferma i licenziamenti per 6 mesi** e dice sì al **contratto di solidarietà**. Al tavolo ministeriale era presente **Ansaldo Energia**, che appare intenzionata a reindustrializzare il sito triestino.

Oggi continuiamo la riflessione sul destino dell'ex Ilva come paradigma della storia industriale del Paese con la lunga riflessione di Antonio **Gozzi**, per la cui lettura completa rimandiamo a **piazzalevante.it**. Quali sono queste ideologie che si intrecciano dando vita a una visione pericolosa e sbagliata del futuro economico del nostro continente? Si parte con **un'ideologia ambientalista estrema** che ha trasformato la transizione energetica in una battaglia anti impresa, ingaggiata anche da reduci sconfitti dell'anticapitalismo, e che rifiuta ogni approccio pragmatico e razionale **declinando solo obiettivi** di decarbonizzazione sempre più alti e **sempre più astratti e irraggiungibili**; vi si aggiunge un'ideologia di estremismo mercatista e globalista che pensa che tutto possa essere comprato ovunque, che non vi debba essere alcuna barriera e/o protezione delle industrie nazionali e che non tiene in nessuna considerazione chi (settori produttivi e lavoratori) ha già pagato duramente i **processi di globalizzazione**; un'ideologia del primato della finanza sull'industria: finanza che ha fatto della transizione green un'ennesima occasione di business, trasformando anche le azioni di tutela ambientale e di decarbonizzazione in nuovi business finanziari. La risultante di questo intreccio di forze è una posizione fondamentalmente contraria all'industria, specie quella di base, che così viene vissuta



senza passione anzi con insofferenza, come un fastidio da rimuovere al più presto. Nella vicenda drammatica dell'Ilva degli ultimi 12 anni ci si imbatte continuamente in questo concomitare di forze anti impresa che hanno contribuito a rendere la situazione sempre più complessa e difficile. (...) Quindi, in definitiva, il pensiero strategico attento alla economia e alla sicurezza nazionale che l'Italia non è stata capace di esprimere in questi anni ha improntato la presenza e l'azione di Mittal, ben **attento agli equilibri competitivi** globali dell'acciaio e **desideroso di 'inertizzare'** fino a spegnerlo l'impianto più importante d'Europa rivolto al Mediterraneo e alla sua crescita. (...) Che fare ora? **Ha senso lavorare per la salvezza e per il rilancio dell'ex Ilva**, che molti vorrebbero chiudere senza rendersi conto delle conseguenze non solo sociali ma economiche e industriali di tale scelta? La risposta a questa domanda è: **certamente sì**. L'Italia, checché dicano e scrivano quelli che di industria non capiscono nulla, può e deve impegnarsi per il salvataggio e il rilancio di Taranto. L'operazione deve essere **un'operazione di sistema** che, come tutti i grandi progetti industriali che attengono a interessi strategici nazionali, deve vedere coinvolti plurimi attori, pubblici e privati, sulla base di un **disegno di politica industriale condiviso**. Non si tratta di proporre nuove nazionalizzazioni fuori dal tempo e dalla storia, ma ipotizzare una presenza transitoria dello Stato che accompagni il processo di decarbonizzazione dell'impianto fino a giungere a produzioni green rispettose dell'ambiente, delle popolazioni circostanti e degli indirizzi europei **non mi sembra una bestemmia**. Tedeschi e francesi stanno facendo esattamente questo e nessuno grida allo scandalo. A seconda delle condizioni contingenti vengono usati strumenti diversi, finanziari, di supporto industriale ed energetici per favorire e sostenere la transizione verde della siderurgia in quei Paesi. Il gigantesco paradosso è che l'**Unione Europea**, nata come **Comunità del Carbone e dell'Acciaio**, rincorrendo l'estremismo ambientalista di cui si è detto, ha costruito un sistema di regole che di fatto chiudono le produzioni di acciaio da altoforno in Europa a partire dalla fine del decennio in corso. In quel momento non vi saranno più certificati gratuiti assegnati ai singoli impianti e il loro acquisto, al prezzo di oggi, renderà impossibile l'economicità di quelle produzioni. Non si sa bene se coscientemente o incoscientemente l'Unione Europea si è inoltre messa in una condizione di grave pericolo anche per le industrie a valle della produzione di acciaio in particolare per l'**automotive**. Con i forni elettrici (decarbonizzati) si possono fare tutti gli acciai tranne il così detto 'profondo stampaggio', che è quello che serve per le carrozzerie delle auto. Se le cose non cambiano con il nuovo **Parlamento Europeo**, alla fine del decennio in corso si creerà una nuova **dipendenza strategica** per l'industria e l'economia europee: per fabbricare auto da noi bisognerà necessariamente comprare in **Asia** l'acciaio per le carrozzerie. Per questa ragione bisogna **lavorare anche a Taranto per un piano industriale sostenibile** economicamente e ambientalmente, per il recupero di impianti di laminazione e di verticalizzazioni che restano tra i più importanti d'Europa, per decarbonizzare la produzione di acciaio primario attraverso la costruzione di due impianti di DRI (*Direct Iron Reduction*) che funzionano a gas e idrogeno invece che a carbone, e con i quali si può arrivare a produrre 5-5,5 forse 6 milioni di tonnellate di acciaio l'anno. Sarebbe certamente un'Ilva più piccola di quella di un tempo: ma sarebbe viva e sostenibile. **Non si sottovaluti questo dibattito intorno all'Ilva**. Esso dirà molto riguardo alla fine che faranno tutti i settori manifatturieri che stanno affrontando, per decarbonizzare i loro processi, una transizione difficilissima. Si tratta dei settori che sono la spina dorsale del nostro sistema manifatturiero. Un sistema capace, anche in un anno di rallentamento come il 2023, di fatturare 1200 miliardi di euro e di esportarne la metà **dando lavoro ad oltre 4 milioni di cittadini italiani**.



Beda Romano – Il Parlamento UE approva i negoziati – Il Sole 24 Ore
Alessandro Barbera – Panetta: il Pil rallenta, giusto tagliare i tassi – LA Stampa
Carlo Morino – Valichi, nuove limitazioni da parte dell’Austria - Il Sole 24 Ore
Giuliano Noci – Pechino in difficoltà, è il momento degli accordi per UE e USA – Il Sole 24 Ore
Redazionale – Si insedia il Comitato Pari opportunità – La Nuova Venezia
Redazionale - Mondo Convenienza c’è l’accordo – il Fatto quotidiano
Antonio Gozzi –Per un’Ilva del futuro sostenibile - piazzalevante.it

A cura di Alessandro Vaccari
ufficiostampa@cnel.it