



Rassegna stampa ragionata

Mercoledì 26 marzo 2025

1. Se l'Europa non è pronta a riempire un vuoto americano a Kiev, lo sarebbe ancor meno in Medio Oriente.
2. Trump non serve, l'Unione europea si mette i suoi dazi da sola.
3. La Trumpeconomics? Appare come un guazzabuglio di vaniloqui contraddittori che provoca la stagflazione.
4. Nicola Sicignano, Daniel Tafa e Umberto Rosito sono solo gli ultimi tre morti sul lavoro, prima dei prossimi mille.
5. Il giurista Maurizio Del Conte: le leggi non bastano «Serve una coscienza collettiva e formazione».
6. Dopo il cambio delle regole europee arriva il Dfp, documento di finanza pubblica, sarà il nuovo timone dei conti del Paese.
7. Frane, burocrazia, bolli, tutti i ritardi di spesa del Pnrr e una relazione semestrale che tarda ad arrivare.
8. Auto, immatricolazioni Ue -3,1% crollo Tesla del 40,1% a febbraio.
9. Presentato al Senato il WeWorld Index sui diritti di donne e bambini: «L'Italia non è un Paese per famiglie: madri al Sud le più penalizzate».
10. Oltre mille giovani a Cosenza per la tappa calabrese di Sviluppo Lavoro Italia di "C'è posto per te".

Federico Rampini – Il vuoto americano – Corriere della Sera

Il Medio Oriente attende una Dottrina Trump rivista e corretta. Per adesso ne conosciamo la versione bocciata, quella del vicepresidente. In una conversazione tra responsabili della politica estera e militare — tenuta per errore su una messaggeria aperta a un giornalista — **J.D. Vance ha criticato l'intervento contro gli Houthi** che sparano razzi alle navi mercantili nel Mar Rosso. Come ha ricordato Vance, **li transitano poche navi americane, mentre il 40% del traffico per l'Europa** viaggia in quelle acque. Mobilitare la U.S. Navy equivale a un «salvataggio» degli europei, contrario alla visione trumpiana degli interessi nazionali. L'isolazionismo di Vance per ora è sconfitto. La Casa Bianca manda in Medio Oriente una formazione navale di rinforzo guidata da una portaerei. La cattiva notizia è che Vance mette il dito su una contraddizione: **nel Mar Rosso sono a rischio interessi vitali dell'Europa, la capacità militare di difenderli ce l'hanno gli Stati Uniti.** Non è detto che l'isolazionismo resti minoritario: **molti elettori di Trump la pensano come Vance.** Per adesso il 47esimo presidente degli Stati Uniti ha dato alcuni segnali chiari in Medio Oriente. **Appoggia Netanyahu in modo incondizionato. Valorizza il ruolo dell'Arabia Saudita** al punto da collocarvi i negoziati sull'Ucraina. **Alza la voce con l'Iran** e inasprisce le sanzioni, senza escludere una normalizzazione se Teheran rinuncia all'arma nucleare. **Tuttavia l'arco dell'instabilità**



continua ad allargarsi in quella regione. Lo storico americano della realpolitik Walter Russell Mead fornisce una sintesi di quanto sta accadendo. **In Turchia i mercati finanziari sono nel panico**, le proteste di piazza rispondono all'arresto di un leader dell'opposizione. Eppure **Erdogan continua ad allargare la sua influenza geopolitica**, approfittando della ritirata russa. Nei focolai di tensione del Mediterraneo come Siria e Libia, **l'erede dell'impero ottomano rischia di contare più di Francia e Italia messe assieme.** Il fianco Sud della Nato è prima di tutto la Turchia. Oltre alla Russia è in ritirata il cosiddetto Asse della Resistenza, espressione usata dagli ayatollah per designare **l'Iran e i suoi alleati Hamas, Hezbollah, Houthi**: pagano prezzi elevati per l'errore strategico che fu la strage del 7 ottobre 2023. Teheran ancora non ha deciso se scendere a patti con Trump o scegliere l'escalation nucleare. **Netanyahu** dopo aver licenziato il capo dei servizi segreti sembra determinato a perseguire l'opzione militare a tutto campo: **Gaza, Libano, Siria, forse perfino Cisgiordania** (contando sull'America per tenere sotto controllo gli altri due fronti, Iran e Houthi). Ma **la prospettiva di una guerra senza fine pesa sull'economia israeliana.** E a Tel Aviv si risvegliano resistenze della società civile contro i progetti di riforma giudiziaria. **La popolazione palestinese è stritolata**: fra le nuove offensive israeliane, e una leadership di Hamas che si è cacciata in un vicolo cieco, e continua l'uso crudele dei civili come «*scudi umani*». **L'Autorità palestinese è priva di credibilità agli occhi di tutti**: il proprio popolo, il mondo arabo, gli israeliani. La grottesca sortita di Trump su «*Gaza-Resort*» è stata dimenticata, salvo forse dagli stessi palestinesi: è un segnale in più del loro isolamento, spinge chi può verso l'esilio. Da quando **il primo Trump** esordì in politica estera nel 2017 con un viaggio irriuale a Riad, poi sfociato negli Accordi di Abramo, la sua idea di stabilizzazione del Medio Oriente aveva una logica. **L'architrave era un'alleanza fra Israele e i regimi moderati-conservatori del mondo islamico sunnita**, cementata da due fattori: la cooperazione economica per allargare a tutto il Medio Oriente i progressi ben visibili a Tel Aviv, Dubai, Abu Dhabi, Doha, Riad; e **il comune interesse a difendersi dalla minaccia iraniana.** Quest'idea non è scomparsa nella mente di Trump, **aiuta a capire anche le assurde sortite su Gaza rinata come Palm Beach.** Però alcuni elementi di quella visione traballano. Un soggetto-chiave nell'alleanza dei conservatori filoamericani e filoisraeliani in Medio Oriente, **l'Egitto, sprofonda in una crisi economica che ne riduce l'influenza.** Colui che dovrebbe essere il motore della stabilizzazione regionale, **il principe saudita Mohammed bin Salman, in politica estera continua a deludere le attese.** Sulla crisi di Gaza il suo ruolo è rimasto quello di un comprimario. Forse il principe è troppo impegnato in casa propria, a ridimensionare progetti avveniristici come la «*città del futuro*» a Neom, **i cui costi in crescita costante diventano azzardati perfino per l'opulenta Arabia.** Di fronte a tante incognite, l'opzione Vance potrà riemergere. Se mancano le condizioni del Medio Oriente sognato da Trump, **un disimpegno americano diventa seducente.** Quel 40% di business europeo nel Mar Rosso protetto dalla U.S. Navy fa riflettere. Tanto più che la famosa «*coalizione dei volonterosi*» dibattuta fra Macron e Starmer per l'Ucraina già perde colpi. Se l'Europa non è pronta a riempire un vuoto americano a Kiev, lo sarebbe ancor meno in Medio Oriente.

~

Sandro Iacometti – Trump non serve, l'Europa si mette i dazi da sola – Libero

E se prima di preoccuparci dei dazi di Trump iniziassimo ad eliminare quelli che ci infliggiamo da soli? Sentite questo report di S&P sulle materie prime diffuso ieri: «*Gli armatori dovranno affrontare costi crescenti nel 2025, poiché il sistema di scambio delle quote di emissione (Ets) dell'Ue inciderà sulle spese di trasporto per le navi che operano in Europa. Con il settore delle spedizioni ora incluso nell'Ets, le aziende devono acquistare quote per compensare le emissioni di CO2, il che porterà a tariffe di trasporto più elevate*». E, a cascata, ad un aumento dei prezzi delle



merci. **Qui non c'entrano la sinistra, la destra, l'europesismo, Ventotene, il sovranismo o il trumpismo.** L'analisi è contenuta in un rapporto di S&P Global Commodity Insights che si occupa di soldi e di business, non di valori e di ideali. **È una stima sul rialzo degli oneri di cui le aziende si devono far carico per ridurre la quota di Co2 prodotta dall'Europa.** La quale ammonta, udite udite, al 7-8% delle emissioni planetarie. Pensate davvero che qualcuno si stia preoccupando del restante 82% con la nostra stessa solerzia ed incoscienza? Come promemoria ricordiamo che l'Ets esteso anche al trasporto marittimo è entrato in vigore il 1° gennaio del 2024. **A partire da quella data le compagnie di navigazione hanno applicato un "sovrapprezzo ETS"** che viene addebitato al cliente. La direttiva europea prevede un'entrata in vigore graduale del meccanismo di tassazione. Nel 2024, le navi hanno pagato il 40% delle loro emissioni, quest'anno si passa al 70% per arrivare ad un bel 100% nel 2026. **Qualche tempo fa il tema degli autodazi della Ue è stato sollevato da Mario Draghi** in maniera esplicita in un articolo sul Financial Times in cui l'ex premier ha puntato il dito sulle elevate barriere interne e gli ostacoli normativi. *«Questi fattori sono molto più dannosi per la crescita di qualsiasi dazio che gli Stati Uniti potrebbero imporre, e i loro effetti negativi stanno aumentando nel tempo»*, ha scritto Draghi. Il quale, però, si è ben guardato dal prendere di petto le politiche green, per evitare di passare dalla parte dei cattivi. Per carità, il sospetto che il voto europeo dello scorso giugno, la progressiva desertificazione industriale dell'automotive e **il terribile affanno in cui versa il manifatturiero Ue siano tutti segnali di attenzione verso l'ambientalismo ideologico** che ha imperversato durante la scorsa legislatura, in un clima di euforia generale simile a quella dei passeggeri del Titanic che ballavano sereni nel salone del transatlantico, ad un certo punto è venuto persino ad Ursula von der Leyen. Tanto è vero che tra i primi atti del suo secondo mandato c'è una serie di timidi correttivi alle ecofolle. Correzioni di rotta sufficienti? Difficile a credersi. **Prendiamo lo stop ai motori endotermici nel 2035**, obiettivo che tutti ormai considerano irrealizzabile ed esiziale per l'industria dell'auto ma che Bruxelles ha deciso di lasciare immutato, **per non tradire il nobile proposito della lotta al cambiamento climatico.** Ecco cosa che ne pensa **Emanuele Orsini**, che a differenza di Draghi deve piacere solo alle imprese e non anche ai salotti buoni della politica e della finanza internazionale. *«Non sono contro l'auto elettrica ma non si cambia una tecnologia per normativa»*, ha spiegato il presidente di Confindustria, *«l'obiettivo è quello di emettere meno, ma ricordo che l'Europa sulle emissioni è tra i migliori al mondo, il 7% a fronte di un quota di Pil mondiale del 15%. Oggi salta il patto di Parigi per gli Stati Uniti, poi c'è l'India che comunque la responsabilità sociale che noi abbiamo non ce l'ha, la Cina che ci fa le auto elettriche ha aperto l'arino scorso 100 centrali a carbone. Noi non abbiamo il litio, non abbiamo le terre rare, ma possiamo sviluppare quello che sappiamo fare come far andare il motore con il biodiesel, il biofuel purché si emetta pari, non sto dicendo che dobbiamo emettere di più»*. **Negazionismo climatico, truce antieuropesismo, sovranismo scellerato?** La sensazione è che si tratti più che altro di **pragmatismo e buon senso.** Merce che nel Vecchio continente sembra essere diventata più rara di quelle terre che servono a fare chip e batterie.

Alberto Forchielli e Fabio Scacciavillani – La Trumpeconomics? Falsi miti e prossima stagflazione– Il Sole 24 Ore

È futile illudersi che le minacce di dazi costituiscano una tattica rozza per estrarre concessioni o che esprimano una puerile ma passeggera pulsione al mercantilismo becero. **Il protezionismo 2.0 di Trump** è un culto allucinato i cui **fondamenti teorici (si fa per dire) sono radicati in un humus di vaneggiamenti.** Il Sommo Sacerdote è **Stephen Miran**, presidente del **Council of Economic Advisers.** Non si tratta di una figura borderline come **Peter Navarro** o esponenti di frange esaltate amalgamatesi nel trumpismo. Ha un Ph.D. da



Harvard, è stato senior strategist presso **Hudson Bay Capital Management**, cofondatore della società di gestione patrimoniale **Amberwave Partners** e collaboratore del Manhattan Institute, un think tank conservatore. Miran ha esposto la sua visione in un paper redatto per Hudson Bay a novembre 2024 intitolato «*A User's Guide to Restructuring the Global Trading System*» la cui parte saliente si sviluppa in 5 punti. 1.) **Il dollaro è strutturalmente sopravvalutato** in quanto il suo ruolo internazionale ne rafforza le quotazioni oltre il livello ragionevolmente giustificato dalle dinamiche dell'import-export. Questa sopravvalutazione ha minato da decenni la competitività dell'economia americana e quindi è la causa principale della deindustrializzazione. 2) Al deficit di bilancia dei pagamenti **fa da contrappeso un afflusso di capitali dall'estero** che ha favorito la finanza di Wall Street (quindi i ricchi) penalizzando il "**popolo**" in particolare gli operai delle aziende manifatturiere. 3) L'espansione dell'economia globale implica che per fornire la liquidità necessaria ai mercati finanziari e al commercio mondiale **la quantità di dollari in circolazione deve aumentare progressivamente** e di conseguenza il deficit di bilancia dei pagamenti americana si ingigantisce. 4) Il ruolo internazionale del dollaro richiede anche **il dispiegamento e il mantenimento di un apparato militare dispendioso** e imponente, esteso su tutto il globo terracqueo per intervenire in qualsiasi focolaio (o incendio) di crisi. 5) È vero che il ruolo internazionale del dollaro costituisce **un privilegio esorbitante (copyright Giscard d'Estaing)**, ampiamente sfruttato dalla America Inc., ma gli oneri non sono sostenibili per un'economia che rappresenta una frazione decrescente del Pil mondiale e gravata da **una spesa sociale incompressibile**. Per godere di tale privilegio senza accollarsene i costi Miran dopo studi intensi ed elucubrazioni sofisticate **ha scovato un favoloso uovo di Colombo: i dazi, cioè una "tassa" sull'uso del dollaro** da imporre agli stranieri. A sostegno di tale assunto Miran cita alcuni studi sulle tariffe ottimali che per gli Usa si situerebbero tra il 20% e il 50% del valore delle importazioni (rispetto all'attuale 2%). Non è facile stabilire da dove cominciare per controbattere l'assurdità di tale portata. Tralasciando il fatto che il cambio reale del dollaro non è strutturalmente sopravvalutato (basta guardare un grafico), **se si persegue l'obiettivo di indebolire il dollaro i dazi spingono nella direzione opposta**. Ergo i beni importati non sarebbero necessariamente meno cari e **il deficit commerciale non si ridurrebbe** grazie ai dazi. Miran arguisce che in tal caso gli Usa dovrebbero convincere o forzare ad assecondare una svalutazione del dollaro come nel 1985 con l'Accordo del Plaza. Ma in un esito del genere, nel clima attuale, possono confidare solo gli estimatori dei Fratelli Grimm. Inoltre, gli altri paesi, come già avviene, attuerebbero delle ritorsioni; quindi, **tutte le teorie sulle tariffe ottimali si infrangerebbero sulle scogliere della realtà**. Per scongiurare tale esito ha pronto il rimedio: gli Usa escluderebbero dall'ombrello difensivo americano i paesi che reagissero ai dazi. Ma **la più fulgida dissonanza cognitiva si materializza sulla spirale inflattiva**. Trump sa che deve l'elezione alla rabbia dell'America profonda contro i rincari patiti durante la presidenza Biden. Pertanto, **la sua Corte dei Miracoli Economici lo rassicura** che i dazi non si scaricheranno sul paniere della spesa. Ma se ciò fosse vero, i consumatori non sostituirebbero i prodotti importati con quelli nazionali, **vanificando l'intento di rilanciare l'industria americana** e di indurre le imprese straniere a produrre negli Usa. Insomma, **la Trumponomics appare come un guazzabuglio di vaniloqui contraddittori** che provoca la stagflazione. E ancora non si materializzano gli effetti sui movimenti di capitali e sul finanziamento del debito pubblico.

~

Niccolò Zancan – Lavoro, tre morti in poche ore – La Stampa

«*Incastrato nel nastro trasportatore*». Bisogna leggere bene. Bisogna trovare il coraggio di immaginare. «*L'operaio sarebbe rimasto incastrato con il braccio e con la testa nel nastro trasportatore della linea di lavorazione*». «*Nicola è stato agganciato dal rullo*», dice un collega



per spiegare quello che è successo. **Nicola Sicignano aveva 50 anni**, due figli, viveva con la famiglia a Gragnano, lavorava per l'azienda di smaltimento rifiuti "SB Ecology" di Sant'Antonio Abate in provincia di Napoli. Il figlio Pasquale giocava come portiere nella squadra di calcio locale, la figlia aveva appena compiuto diciotto anni, **la moglie lo aspettava a casa un'altra notte**, quando a lui è successo quello che le parole cercano di spiegare così: «*Incastrato nel nastro trasportare*». **È morto sul lavoro**. Stritolato dal macchinario con cui lavorava. È morto per lavorare. E mentre la giornata di ieri era appena incominciata, la statistica si aggiornava e tutti pensavano che quell'operaio fosse il primo di quel genere di morti che vengono conteggiati nell'**assurda categoria delle morti bianche** - come se fossero delle morti quasi eteree -, si è scoperto che **non era stato lui il primo del 25 marzo 2025**. Perché con mezz'ora di anticipo, nel ricco nordest italiano, c'era stato **un altro morto di quel genere di morti, l'operaio Daniel Tafa di Vajont**, che aveva appena compiuto **22 anni**. Dopo cena aveva mangiato una fetta di torta con la sua famiglia per festeggiare. Il padre Elvin era tornato dal lavoro nella stessa azienda specializzata nello stampaggio a caldo di ingranaggi industriali, la Stm di Maniago. **Operaio del turno serale il padre, operaio del turno notturno il figlio**. Entrambi erano stati a lungo in cassa integrazione. Ma proprio questa settimana ricominciava la produzione a pieno regime. «*Daniel avrebbe potuto essere un capoturno, per come conosceva bene la lavorazione dei macchinari*», dicono i colleghi. Sono cento gli operai alla Stm. Adesso cento, meno Daniel Tafa che aveva programmato la sua festa di compleanno con gli amici per sabato prossimo. Perché non poteva festeggiare durante i giorni e le notti di lavoro. Era appena iniziato il turno. Ha messo sotto la pressa un ingranaggio. Durante l'estrazione con delle grandi pinze, quel pezzo incandescente si è frantumato e **una scheggia lo ha colpito a morte trafiggendogli un polmone**. Anche lui è crollato lì dov'era, sul posto di lavoro. Per tutta la mattina di ieri l'impianto della Stm è rimasta fermo, per permettere agli investigatori di fare gli accertamenti di rito. I sindacati da mesi chiedevano un livello di sicurezza più alto, data quel tipo di lavorazione particolarmente rischiosa. Chiedevano, cioè, l'installazione e l'utilizzo dei cosiddetti "**cancelletti**". **Un meccanismo di protezione, una barriera fra il pezzo da estrarre e il corpo dei lavoratori**, che si chiude automaticamente. Non c'è l'obbligo di legge. E infatti i cancelletti non c'erano. Perché quel **sistema di sicurezza rallenta la produzione di cinque secondi** a pezzo. Così non erano ancora le otto di ieri mattina, e già si contavano due morti sul lavoro nella giornata del 25 marzo 2025. Ma appunto: la giornata era appena incominciata. **Il terzo morto è un manutentore delle autostrade**. Si chiamava **Umberto Rosito, aveva 38 anni**, era padre di una bambina piccola. Stava mettendo la segnaletica sulla carreggiata nord dell'Autosole all'altezza di Orvieto, l'autostrada che forma la spina dorsale italiana, da Napoli a Milano. Il manutentore Rosito abitava a Terni, da lì era partito all'alba per il lavoro. Con i suoi compagni di squadra aveva già sistemato diversi pezzi della segnaletica per indicare un restringimento della carreggiata. Ma **il guidatore di un tir non se ne è accorto in tempo** e lo ha investito in pieno. **Lì, sempre lì, dove stava lavorando**. Tre morti in una mattina di ordinaria strage sul lavoro, la mattina di martedì 25 marzo 2025. Un dato che non deve stupire. Perché nell'anno **2024 i morti sul lavoro in Italia sono stati 1090**, ovvero sei in più dell'anno precedente. Una media che a gennaio del 2025 è peggiorata ulteriormente. Solo nel **primo mese dell'anno si contavano sessanta morti sul lavoro** (dati Vega Engineering), con un aumento del 33,3 per cento rispetto al gennaio dell'anno precedente. **Il giorno statisticamente con più morti è il martedì**. La maggior parte delle vittime è di età compresa fra 55 e i 64 anni. La Lombardia a gennaio ha avuto il record regionale di morti con 8, seguita da Piemonte, Veneto e Puglia con 5. Perché così vanno le cose in tutta Italia: dici ciao, vado a lavorare, esci di casa e non torni più. **Nicola Sicignano, Daniel Tafa e Umberto Rosito sono solo gli ultimi tre**, prima dei prossimi mille. Forse adesso, forse fra mezz'ora. Ecco perché **questo articolo è già vecchio ancora prima di andare in stampa**.



Claudia Marin – Intervista a Maurizio Dell Conte – Quotidiano Nazionale

«La normativa italiana in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro è tra le più avanzate a livello europeo. Ciò non significa che non sia perfezionabile, soprattutto nella parte dei controlli e della sua applicazione concreta. Ma, di fronte ai numeri degli infortuni che continuano a registrarsi nel nostro Paese, **occorre chiedersi quali siano le radici più profonde di questa piaga sociale**. E ci dobbiamo interrogare su come e quanto imprese e sindacati si siano sin qui impegnati per affrontarla e sconfiggerla». È netto **Maurizio Del Conte, professore ordinario di Diritto del lavoro alla Bocconi**, uno dei principali «registi» delle riforme del settore in Italia. **Ritiene che sindacati e imprese non facciano completamente la loro parte sul fronte della sicurezza?** «Partiamo da una considerazione quasi ovvia: la sicurezza nei luoghi di lavoro dovrebbe essere il primo degli obiettivi di chi fa impresa e di chi fa sindacato. Eppure se, ipoteticamente, si facesse un «censimento» della sicurezza nel nostro Paese, scopriremmo che non sempre è così». **C'è scarsa «cultura» della sicurezza?** «Non credo che il problema si possa spiegare semplicemente con la scarsa cultura della sicurezza. **È, piuttosto, una questione di priorità**. Imprese e sindacati sono impegnati quotidianamente su moltissimi fronti e non sempre quello della sicurezza è al primo posto. Anche nel dibattito pubblico è facile trovare i temi della occupazione, dei bassi salari, dello sfruttamento, della trasformazione tecnologica. Di sicurezza sul lavoro si parla, è vero. Ma **di solito lo si fa all'indomani di una tragedia, per piangere le vite perdute** e aggiornare il macabro contatore delle vittime del lavoro». **Come affrontare, dunque, questa tragedia, andando oltre le leggi?** «Per abbattere gli infortuni è necessaria **una rinnovata presa di coscienza collettiva. A partire dalle imprese, certamente. Ma anche dai lavoratori e dai loro rappresentanti**. Già nel 1970 lo Statuto dei lavoratori aveva previsto che i lavoratori, mediante loro rappresentanze, avessero diritto di controllare l'applicazione delle norme per la prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali e di promuovere la ricerca, l'elaborazione e l'attuazione di tutte le misure idonee a tutelare la loro salute e la loro integrità fisica. Una norma bellissima e molto avanzata per l'epoca. Ma quanto è stata davvero applicata?». **È rimasta sulla carta?** «Il presidio della sicurezza parte innanzitutto da chi la vive quotidianamente. **La sicurezza non deve essere materia negoziabile** e i sindacati non devono mai stancarsi di esercitare il loro diritto-dovere di partecipare alla tutela della salute di chi lavora, con ogni mezzo a loro disposizione». **E sul fronte delle imprese, che cosa manca?** «Da parte delle imprese non può esserci un atteggiamento passivo nella applicazione delle misure prevenzionistiche. La tutela della salute non deve essere intesa come un adempimento burocratico, ma come **il più importante degli investimenti produttivi**. E tra gli strumenti più efficaci c'è quello della formazione. Che non è solo la formazione specifica obbligatoria in materia di prevenzione degli infortuni, ma è anche la formazione delle competenze. Quella formazione professionale che è il grande invitato di pietra del sistema produttivo italiano».

Mario Sensini – Arriva il Dfp, nuovo timone dei conti pubblici – Corriere della Sera

Si chiamerà **Documento di finanza pubblica, Dfp**, avrà una copertura di tre anni, fino al 2028, e indicherà «*le risorse necessarie per finanziare le politiche in essere che il governo intende confermare*». Le regole europee sono cambiate, quelle nazionali ancora no, ma Governo e maggioranza archiviano il vecchio Def, il Documento di economia e finanza introdotto dalla legge 196 del 2011 (prima ancora si chiamava Dpef), che rappresenta la prima verifica dell'anno sull'andamento dei conti pubblici. **Il Dfp che il ministero dell'Economia presenterà entro il 10 aprile, sarà più leggero del Def**, una sola sezione invece di tre, e conterrà **le previsioni tendenziali dell'economia e della finanza pubblica a legislazione vigente** per il periodo



'25-'27, lo stesso coperto dall'ultima Legge di Bilancio, «e le medesime informazioni riferite all'anno 2028» si legge nella risoluzione di maggioranza che le Commissioni Bilancio di Camera e Senato voteranno la prossima settimana. **Il voto, che segnerà una spaccatura con l'opposizione, arriva dopo mesi di trattative** tra il Mef e il Gruppo di lavoro parlamentare per arrivare ad un compromesso, come fu in autunno per l'esame del Piano strutturale di bilancio, avvenuto anche quello in un contesto normativo inedito. **L'opposizione aveva chiesto sostanzialmente di mantenere il contenuto informativo** e l'orizzonte temporale del vecchio documento di programmazione. La nuova legislazione europea sui conti pubblici non lo richiede, e **il Ministero dell'Economia e la maggioranza non lo hanno ritenuto necessario**. Nel Dfp ci saranno le informazioni anche sul 2028, che saranno aggiornate a settembre, quando il '28 entrerà formalmente nel triennio di programmazione del bilancio, e quelle sulle politiche invariate. Ma non in modo formale e secondo terminologie che secondo il Mef non hanno più «alcuna compiuta definizione nella normativa euro-unitaria». In attesa delle modifiche della normativa nazionale, che resta ancorata al vecchio sistema, **l'esame del nuovo Dfp non sarà comunque privo di incognite**. Come pure non saranno da trascurare **le valutazioni dell'Ufficio Parlamentare di Bilancio, l'autorità indipendente** che deve validare le previsioni economiche del governo.

Carmelo Caruso - Pnrr quaquaraquà. Frane, burocrazia, bolli, Tutti i ritardi di spesa - Il Foglio

Il Pnrr si è fatto quaquaraquà. **La relazione semestrale, sullo stato dei lavori, non arriva, abbiamo incassato 122 miliardi ma spesi 62**, che equivale al trenta per cento del totale, **ne dobbiamo ancora impegnare 130 in un anno**, ma siamo quasi a metà anno. (...) Esiste un documento, di governo, un elenco di ritardi nelle opere dovute a frane, escavatrici che non scavano. **E' l'Europa canaglia o è l'Italia mai pronta?** Nessuno ce l'ha con il **neo ministro del Pnrr, Foti**, un buon uomo che ha preso il testimone da Fitto, ma il Pnrr non meriterebbe forse, da parte di Meloni, un grande discorso al paese: "Rimbecchiamoci le maniche, anche il Pd, sbrighiamoci"? E' facile mandare le note targate Chigi, **"incassata una nuova rata", tutto vero, bene, ma i soldi li abbiamo spesi?** I lavori come procedono? Venerdì, le opposizioni, Azione di Carlo Calenda, portano in Aula una mozione sul monitoraggio del Pnrr. **L'ultima relazione del governo risale a luglio ma ogni sei mesi il Parlamento deve essere informato**, cosa accade? Si è parlato di contrasti tra il ministro Foti e il suo capo di gabinetto **Ermenegilda Siniscalchi**, ma anche questo poco importa. Si era già perso abbastanza tempo quando si è deciso di accentrare tutta la governance a Chigi, quando **Fitto ha rinegoziato il piano**. Ora serve però sapere come procedono i cantieri. Un piccolo cartiglio esiste, una mappa interna, e racconta ritardi, le vicissitudini di chi deve gestire i cantieri. Alcuni esempi. Sulla linea ferroviaria **Napoli-Bari** ci sono stati imprevisti legati a frane, fughe di gas nel lotto **Apice-Hirpinia**. Serve un'altra modifica da proporre alla Ue e servono più soldi da destinare. Sulla **PalermoCatania**, l'alta velocità, nei lotti di **Dittaino-Enna** serve acqua che manca per alimentare la escavatrice Tbm. Sulla **Salerno-Reggio Calabria**, il territorio e le gallerie, rallentano i lavori. Ancora, sul **Terzo valico** vengono segnalate criticità geomeccaniche sempre nello scavo di gallerie. Un'altra: fra **Taranto-Metaponto-Potenza-Battipaglia** ci sono altre criticità nella tratta **GrassanoBernalda** per l'iter autorizzativo che si è allungato. Quelle elencate sono opere infrastrutturali, ma **si può continuare, viaggiare in altri ministeri e scoprire ritardi e ritardi**. Al ministero delle Giustizie, e ne ha già scritto il Foglio, la riduzione dei tempi dei processi civili non è stata raggiunta, e **il meno 40%**, da raggiungere entro il 2026, risulta quasi impossibile. **Anche la Protezione civile**, il Dipartimento, ha riscontrato "problematiche" nella rendicontabilità di alcuni progetti. Al ministero del Turismo, la misura "valorizzazione,



competitività e tutela del patrimonio ricettivo", 2 miliardi di sovvenzioni, è in forte ritardo perché su 12 immobili da riqualificare *"ne sono stati individuati sette"*. Al Mase, grazie al Pnrr, si prevedeva la costruzione di **un impianto per la produzione di elettrolizzatori** entro il giugno 2026. A che punto siamo? In ritardo perché lavora la commissione *"istituita per valutare i progetti presentati"*. **Musk manderà gli ingegneri di SpaceX altrimenti l'impianto come lo costruiamo?** E come procede **la costruzione degli asili nido?** Ricorda sempre De Luca, capogruppo delle politiche europee per il Pd, che *"sugli asili nido si è già rimodulato il Pnrr, tagliati i posti"*. Si legge dal report che il piano per asili nido e scuole d'infanzia presenta ritardi e che se anche si dovesse correre, **l'obiettivo di 150 mila posti nuovi non si raggiungerà** e si avrà *"un gap da trentamila posti"*. Altri ritardi riguardano **il rapporto stato-regioni sulle politiche del lavoro, la formazione**. La conflittualità Meloni-regioni non ha aiutato e le regioni *"rendicontano le spese sostenute per le politiche attive su altri strumenti di finanziamento"*. Insomma, si fa confusione e occorre che *"il ministero del Lavoro verifichi"*. Dice ancora De Luca: *"La Lega si rivolge a Tajani e gli suggerisce di farsi aiutare, ma anche Meloni dovrebbe farsi aiutare. Dispiace ma Meloni sul Pnrr è scappata. Manca la trasparenza, i conti li fa con una calcolatrice sballata. Oggi il Pnrr è fallito, è un buco nero. Ma il Pnrr, e lo dico anche al mio partito, è il nuovo, vero, manifesto dell'Europa, è un'idea di solidarietà comune. Non vorrei che Foti, e l'ho ripetuto, da ministro esecutore finisca per fare il commissario liquidatore del Pnrr"*. Se Salvini vuole aiutare il governo chiami il sindaco di paese, con i ritardi, invece di Vance e Tajani che dice *"c'era chi voleva portarci via le pecorelle"* non ci faccia portare via, quando sarà, i soldi. **Il Pnrr non diventi il nuovo stigma Italia. Italiani?** Spaghetti, mandolino e ritardi Pnrr.

Filomena Greco – Auto, immatricolazioni Ue -3,1% crollo Tesla del 40,1% a febbraio - Il Sole 24 Ore

L'unico segnale positivo sul mercato auto in Europa arriva dal dato sulle immatricolazioni di auto elettriche, cresciute a febbraio del 26% nell'area (Ue più Efta e Uk) e del 31% da inizio anno, **consolidando la quota di bev (full electric) a 16,9%** contro il 12,5% di inizio 2024. Una forte spinta arriva dal mercato anglosassone (+41,6% da inizio anno, con una quota di elettriche che ha raggiunto il 22,8% di market share) e dalla Germania, che registra per questa tipologia di motorizzazione, un aumento delle immatricolazioni del 30%, dopo un lungo periodo di stasi. **Anche in Italia le elettriche sono aumentate**, ma non si supera la quota del 5%. In questa cornice nella quale i volumi continuano a scendere, il mercato resta debole, ma **le full electric prendono piede**, c'è chi piange e chi invece esulta. Stellantis arretra, tonfo di Tesla Tra i car maker, ai vertici della classifica, Stellantis segna un calo pesante dei volumi, del 16%, con tutti i marchi, tranne Jeep e Alfa Romeo, in perdita. Volkswagen invece, grazie alle buone performance del marchio principale, oltre che di Seat e Cupra, cresce del 4%. **In fondo alla classifica invece si fa notare il tonfo di Tesla**, che non solo non trae giovamento dalla spinta verso l'alto delle immatricolazioni di auto elettriche, **ma perde nel mese il 40% dei volumi, il 42,6% da inizio anno**. Un lento scivolare, mese dopo mese che ha portato la creatura di Elon Musk a perdere un punto di quota di mercato e a scendere sotto il 1,5% di market share. **All'opposto i cinesi di Saic Motor archiviano un altro mese di forte crescita** (+26,1%) e conquista da inizio anno il 12% di quota di mercato, dietro a Nissan e Volvo. Da inizio anno Volkswagen migliora il suo market share dal 25 al 26,8% mentre **Stellantis scende dal 18,4 al 15,8%**. Renault cresce in volumi del 10,8% nel mese e dell'8,2 da inizio anno, attestandosi a quota 10,5% di market share. **È stato un inizio di anno piatto anche per i brand lusso**, con Bmw che cresce lievemente, come Audi, mentre Mercedes e Volvo riducono i volumi, quest'ultima del 15% nel mese e del 12% da inizio anno. Il mercato arranca **Anche a febbraio dunque continua la debolezza del mercato europeo** -3,1% dopo il -2,1% registrato



a gennaio. Nell'area le nuove autovetture il mese scorso sono state 963.540. I primi due mesi dell'anno i volumi decrescono del 2,6% rispetto allo stesso periodo del 2023, a quota un milione 959.580, il 17,5% in meno rispetto al periodo precedente la pandemia. In questo contesto **i principali mercati europei hanno registrato cali ancora più pesanti come in Italia (-6,2%)**, in Francia e soprattutto Germania (-6,4%), il mercato che maggiormente pesa in valore assoluto. **La Spagna ha invece archiviato un aumento delle immatricolazioni dell'8,4%**. Sul fronte delle motorizzazioni, tre dei quattro mercati più grandi dell'Ue, che rappresentano il 64% di tutte le immatricolazioni di auto elettriche aumenti a due cifre in questa categoria di motorizzazione: Germania (+41%), Belgio (+38%) e Paesi Bassi (+25%), in contrasto con la Francia, che invece ha visto un leggero calo dell'1,3%. Tra le conseguenze di una domanda "bloccata" in Europa c'è il fatto che, come fa notare **Gian Primo Quagliano del Centro Studi Promotor**, *«in questa fase post-pandemica il mercato è sempre più sostenuto dagli acquisti delle aziende mentre per i privati diventa sempre più difficile»*. Il confronto in Ue *«L'Europa sta scontando nuovamente le performance negative di quasi tutti i maggiori mercati - afferma **Roberto Vavassori, Presidente di Anfia** - ma l'apertura sottotono del 2025 non è una sorpresa, perché tanti sono i fattori di incertezza, non solo legati alla transizione ecologica, ma anche al cambiamento degli equilibri geopolitici globali, che influenzano negativamente il mercato»*. Quanto all'azione correttiva avviata dalla Commissione su multe e decarbonizzazione, con il Piano presentato il 5 marzo, non è considerata sufficiente a garantire sostegno all'industria e al mercato europeo dell'auto. *«Il piano per l'auto deve essere rivisto nei contenuti e nella forma, mettendovi alla base la piena neutralità tecnologica come principio fondamentale»* sottolinea Vavassori.

Flavia Landolfi e Manulea Perrone – «L'Italia non è un Paese per famiglie: madri al Sud le più penalizzate» – Il Sole 24 Ore

Sono le donne il gruppo sociale più vulnerabile e più esposto ai rischi di marginalizzazione e violazione dei diritti umani: registrano un punteggio di 42,2 su 100 nel **WeWorld Index Italia 2025**, presentato ieri in Senato. Si tratta della quarta edizione di un rapporto che **passa ai raggi la condizione di donne, bambine e bambini nel nostro Paese** e che anche quest'anno tratteggia uno scenario impietoso con una sufficienza risicata. Chiari risultati: il 28,3% delle donne e il 29,9% dei minori vivono in Regioni dove l'accesso ai diritti fondamentali è scarso. **Ma sono le madri che vivono nel Mezzogiorno quelle a pagare il conto più alto**. Qui il tasso di occupazione non supera il 69,5% rispetto a quello delle donne senza figli. In Sicilia, maglia nera, la percentuale scende al 61 per cento. In generale, le Regioni meridionali risultano le più carenti nell'implementazione di diritti fondamentali, come educazione e salute, e presentano **significative difficoltà anche in termini di condizione economica e partecipazione politica femminile**. *«Il diritto al futuro non può essere un privilegio riservato a poche persone: deve essere garantito a tutte e tutti, indipendentemente dal luogo di nascita, dal genere, dall'età o dalla condizione economica - ha detto il **presidente dell'associazione, Marco Chiesara** - . Eppure, in Italia, ancora troppe persone, soprattutto donne, bambine e bambini, crescono sapendo che le loro possibilità di realizzazione saranno limitate fin dall'inizio»*. Si rivolge al mondo della politica e a quello delle istituzioni il rapporto di WeWorld perché **«non è solo una raccolta di dati: è un richiamo alla responsabilità collettiva»**. Nel rapporto compaiono anche gli esiti di un **sondaggio realizzato insieme a Ipsos**, condotto su 1.100 lavoratori italiani e lavoratrici italiane, da cui **emergono significative disuguaglianze di genere nel mondo del lavoro**, con particolare attenzione alla conciliazione vita-lavoro e alla soddisfazione professionale. 1164% delle persone intervistate segnala l'assenza di opportunità di smart working nelle proprie aziende. Le donne ne fanno un uso maggiore rispetto agli uomini, spinte dalla **necessità di**



maggior flessibilità a causa della sbilanciata distribuzione del lavoro di cura. D'altro lato, sono soprattutto gli uomini, circa 1 su 4 (23%), a non farne mai uso, mentre solo il 14% delle donne si comporta allo stesso modo e il 44% ha **subito domande sulla pianificazione di una gravidanza in sede di colloquio.** Come sottolinea **Lavinia Mennuni**, senatrice Fdi, *«bisogna scardinare l'elemento culturale per vedere attuata pari responsabilità tra padri e madri».* Le fa eco la senatrice dem **Simona Malpezzi:** *«L'impossibilità di accedere agli asili per i bambini del Mezzogiorno è tempo scuola rubato e si traduce nella scelta della madre di smettere di lavorare».*

~

I giovani sognano con "C'è posto per te" - Gazzetta del Sud

Oltre mille ieri a Cosenza per la tappa calabrese di Sviluppo Lavoro Italia primo pomeriggio, davanti alla sede del Coni di piazza Matteotti, a Cosenza, aspettavano in tanti. Un migliaio, probabilmente. Gente arrivata dalla provincia e da ogni angolo della Calabria. Più di mille con un sogno nel cuore: rimanere felicemente incagliati nei nuovi ingranaggi occupazionali offerti dalle aziende. Contratto, stipendio, contributi, malattia, ferie. E tutto perfettamente in regola. Una lotteria per alimentare speranze di lavoro promosse con **il truck itinerante dei "Servizi al Lavoro"** che ieri ha cominciato il suo tour italiano partendo proprio da Cosenza. Il giro d'Italia si svilupperà attraverso 10 tappe per far **conoscere le opportunità di formazione e lavoro che molto spesso non vengono colte.** Una iniziativa che, in Calabria, è stata realizzata grazie alla **collaborazione fornita dalla Regione-Dipartimento Lavoro e Fondazione Consulenti del Lavoro, con Cna, Confcommercio, Confartigianato e Federalberghi.** Ieri mattina, la conferenza stampa con Giovanni Calabrese, assessore regionale al Lavoro e alla Formazione Professionale; **Paola Nicastro, presidente e Ad di Sviluppo Lavoro Italia;** Massimo Temussi, direttore generale del Ministero del Lavoro per le Politiche Attive e il saluto del **sindaco di Cosenza, Franz Caruso.** Proprio come in una chiamata alle armi, giovani e meno giovani, laureati e diplomati, **si sono messi tutti in fila per un posto di lavoro.** Anzi, si sono messi in coda per cercare un varco tra le opportunità create da "C'è Posto per Te", **l'iniziativa promossa da Sviluppo Lavoro Italia,** ente in house del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, per **favorire l'incontro fra domanda e offerta di lavoro,** con focus rivolto su giovani e donne.

~

A cura di Alessandro Vaccari ufficiostampa@cnel.it