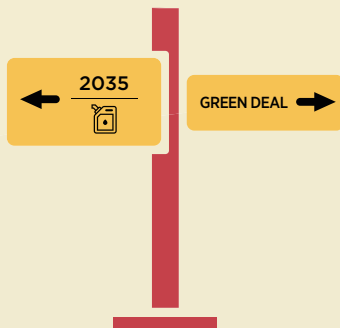


formiche

210 | Febbraio 2025



Inversione a U

**Così l'Europa può
salvare il suo motore**

RUBETTINO

ESTERI

*America Latina,
il continente ritrovato*

Antonella Mori, Donato Di Santo
Antonella Cavallari

IDEE

Tutti gli inciampi dell'AI Act

Barbara Carfagna, Martin Briens
Alessandro La Volpe

INSIEME PER REINVENTARE

Le grandi aziende.
Le economie nazionali.
L'automazione.
I trasporti.
La Corporate Responsibility.
Il futuro della mobilità.
Il trasporto via terra.
Il trasporto aereo.
Il settore aerospaziale.
L'esplorazione dello spazio.
Gli spazi di lavoro.
Il cloud.
La meteorologia.
La sostenibilità.
La decarbonizzazione.
La riforestazione.
I dispositivi che aumentano la longevità.
Le tecnologie per un pianeta più green.
La roadmap verso il net zero.
L'agricoltura smart.
Il mercato delle sementi.
Le fabbriche di cioccolato.
La routine in azienda.
Il risparmio di tempo.
L'ottimizzazione dei costi.
La lungimiranza.
La capacità di riprovare.
La circolarità.
La musicalità.
Le sale da concerto.
Il palcoscenico mondiale.
Gli stadi.
Le piattaforme di streaming.
Lo shopping terapeutico.
La produzione cinematografica.
Le maratone televisive.
Le piattaforme giudiziarie.
L'assistenza sanitaria primaria.
Il riassetto serale in hotel.
I mercati globali.
Gli investimenti di capitale.
La classifica Fortune 500®.
La biometria.
La biodiversità.
La formazione sui pregiudizi inconsci.
L'urbanistica.
Il media buying.
La pubblicità.
Le micro-tendenze.
Le edizioni limitate.
I leader di settore.
I colossi dei media.
I giganti della tecnologia.
Le ONG.
Le startup.
I brand iconici.

13 settori di mercato. In più di 120 Paesi.
Oltre 9.000 clienti.

REINVENTED WITH 
accenture

f!

IL NOCCIOLO

Tra vanità e velleità

Non è facile riconoscere gli errori fatti e rivedere le proprie strategie. Vale per tutti e tanto più per le leadership politiche. Tuttavia, nel caso dell'Unione europea, non si tratta più di orgoglio ma di sopravvivenza. Lo scorso mandato di Ursula von der Leyen era stato segnato indelebilmente dalla legacy di Angela Merkel e dall'influenza di Emmanuel Macron. I pilastri degli scorsi cinque anni sono sintetizzabili nei concetti di transizione digitale e ambientale e di autonomia strategica. Col senno del poi (ma anche prima), è stata una strategia che, con le parole indimenticabili del ragionier Ugo Fantozzi, potremmo paragonare alla celebre pellicola "Corazzata Potemkin" – e relativo commento. Il Green new deal così come il Digital market act, il Digital service act, l'AI Act e si potrebbe proseguire, hanno segnato un tripudio assoluto di autolesionismo basato sul principio ideologico del politicamente corretto. L'Europa – che già non se la passava bene – ha perso competitività, si è allontanata dagli Stati Uniti ed è rimasta vittima dell'abbraccio mortale con la Cina. Un capolavoro al contrario che è ben denunciato dal Report firmato da Mario Draghi, che certamente non può essere definito come un pericoloso sovversivo anti-europeo.

Il nuovo corso di Ursula von der Leyen si trova quindi a dover gestire una pesante eredità che porta la sua firma, anche se non necessariamente la sua piena responsabilità, avendo fatto quello che gli allora azionisti di riferimento della Commissione (Francia e Germania) le chiedevano. Adesso lo scenario politico e istituzionale è cambiato. Parigi e Berlino sono sommerse dalle macerie delle proprie autodistruzioni politiche e sono emerse nuove leadership, a partire da quella italiana di Giorgia Meloni. La stessa maggioranza Ursula non è più quella di prima. Tuttavia, lo schema di riferimento non è troppo diverso. Il peso e l'influenza di socialisti e verdi sono rimasti e così l'idea di difendere il tabù del politicamente corretto. Il cambiamento quindi sta avvenendo, ma lentamente. La pubblicazione della "Bussola per la competitività europea" ne è l'esempio perfetto. Ci sono alcune buone idee – senza applicazione – e molte altre che invece ricadono nella solita contraddizione del vorrei ma non posso. Nel frattempo in poche settimane alla Casa Bianca, Donald J. Trump ha squadrato una serie di ordini esecutivi che... altro che Bussola! Mentre negli Stati Uniti si cerca di costruire – a torto o a ragione – una Golden age e si mostrano i muscoli con un policy making a dir poco diretto, da questa parte dell'Atlantico continuiamo a trastullarci con le idee sulla decarbonizzazione e difesa delle capacità sovrane (quali? è un mistero che solo Bruxelles sa). È più vanità o più velleità? Il dilemma shakespeariano è irrisolvibile. Quel che è certo è che serve una scossa, e rapidamente. L'Italia non può realisticamente rimpiazzare Francia e Germania ma... se non ora, quando?



Rivista fondata da Paolo Messa

DIRETTORE RESPONSABILE

Flavia Giacobbe

CONDIRETTORE

Alessandra Maria Claudia Micelli

ART DIRECTOR

Fulvio Caldarelli

REDAZIONE

Maria Paola Frajese

HA COLLABORATO

Carlotta Cittadini

IMPAGINAZIONE

Intorno Design

COPERTINA E ILLUSTRAZIONI

Bristol

PROGETTO GRAFICO

blueforma design

STAMPATO IN ITALIA DA

Rubbettino Print

viale Rubbettino 10

88049 Soveria Mannelli

E-MAIL REDAZIONE

rivista@formiche.net

PUBBLICITÀ

comunicazione@formiche.net

EDITORE

Base per altezza s.r.l.

corso Vittorio Emanuele II, 18

00186 Roma

telefono 06 454 73 850

fax 06 455 41 354

partita iva 05831140966

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente: Gianluca Calvosa

Consiglieri: Roberto Arditti,

Ernesto Di Giovanni, Cristiana Falcone,

Ottavia Clelia Landi, Brunetto Tini,

Federico Vincenzoni, Giampiero Zurlo

Registrazione presso il Tribunale

di Roma, n. 196/2008 n.s.

Formiche lascia agli autori la responsabilità delle opinioni espresse. I manoscritti inviati non si restituiscono. L'editore è a disposizione degli eventuali proprietari dei diritti sulle immagini riprodotte, nel caso non si fosse riusciti a reperirli.

Abbonamento annuale (11 numeri)

Ordinario 59,99 euro

Tutte le informazioni per l'acquisto su www.formiche.net

Recapito a cura di Fdc Services srl

INFORMATIVA PRIVACY (ART.13 REGOLAMENTO UE 2016/679). La sottoscrizione di un abbonamento a Formiche (cartaceo/digitale) comporta la comunicazione di dati personali e la contestuale autorizzazione al trattamento. Il trattamento avviene nel rispetto delle procedure di sicurezza, protezione e riservatezza dei dati. L'informazione completa sulle finalità, modalità, durata del trattamento e sui diritti esercitabili dall'interessato è disponibile sul sito www.formiche.net/abbonati/ e viene visualizzata in fase di sottoscrizione dell'abbonamento. Titolare del trattamento è la Base per Altezza srl, corso Vittorio Emanuele II, 18 - 00186 - Roma



CORRIERE ESPRESSO

— 24 ORE —

PONY EXPRESS

— 1 ORA —

SERVIZI POSTALI



Esperienza trentennale e alta affidabilità, grazie al controllo costante delle procedure e al rispetto delle risorse umane, **FDC SERVICES** fornisce alla sua clientela servizi di qualità, con mezzi e sistemi informatici propri, riservandole tutta l'attenzione professionale che merita.

FDC SERVICES

☎ 06.9444.3164 ☎ 3403423832

www.fdcservices.it ✉ assistenza@fdcservices.it

IL NOCCIOLO

Tra vanità e velleità 1

STORIA DI COPERTINA

Dal pit stop al rientro in pista

Adolfo Urso

Inseriamo la marcia giusta 6

Jean-Philippe Imparato

La strategia per la ripartenza 10

Luca De Carlo

La svolta parte dall'Italia... 12

Giorgio Gori

...e arriva in Europa 14

Cesare Pozzi

Quale bussola per Bruxelles 16

Luigi Paganetto

Guardare avanti (e non indietro) 18

Francesco Zirpoli

Investire nelle filiere dell'innovazione 20

Alessandro Aresu

Perché chip non è cheap 22

Rita Fatiguso

La Cina e il fattore Trump 24

Andrea Giuricin

Ma i dazi non basteranno 26

Gianluca Zapponini

La corsa contro il tempo 28

ESTERI

America Latina, il continente ritrovato

Facundo Robles

Cosa si muove tra i Paesi del Sud 36

Carlo Catapano

Perché la Casa Bianca se ne occupa 40

Raffaele Nocera

L'effetto Trump sulla regione 42

Antonella Mori

L'Italia sarà l'ago della bilancia per il Mercosur? 44

Dario Conato

Con la postura Usa, l'accordo conviene ancora di più 46

Donato Di Santo

Tutti i legami di Roma con il continente 48

Antonella Cavallari

I numeri dell'economia 50

IDEE

Tutti gli inciampi dell'AI Act

Barbara Carfagna

Un testo ormai superato 56

Stefano Mele

Un bilancio in chiaroscuro 60

Stefano Quintarelli

La Commissione lavori su carenze e aggiustamenti 62

Bertin Martens

I pericoli di restare sotto la frontiera tecnologica 64

Martin Briens

Ripartiamo dalla governance 66

Alessandro La Volpe

Le aziende puntino all'equilibrio tra innovazione e regole 68

Massimiliano Masnada

Pechino e Washington intanto avanzano 70

Maurizio Mensi

La questione lavoro dietro all'intelligenza artificiale 72

RUBRICHE

La questione lavoro dietro all'intelligenza artificiale

72

Heri dicebamus **Corrado Ocone**

30

Themis **Antonio Maria Leozappa**

31

Lo Specchio **Mario Morcellini**

32

UE! **Arturo Varvelli**

52

Mentori **Enzo Argante**

74

Schermaglie **Fabio Benincasa**

77

Inchiestri **Francesca Scaringella**

78

Benedette parole **Benedetto Ippolito**

80

Abbiamo preso un impegno con il futuro dell'energia.

PIANO INDUSTRIALE '24-'28

Più rapida. Più digitale. Più sostenibile. Più giusta.
 È la transizione energetica che vogliamo. Una sfida fondamentale per il futuro di tutti. Richiede a noi di Terna una visione più ampia e l'impegno a elevare a nuovi livelli d'eccellenza la nostra missione: trasmettere energia al Paese. Ecco perché il nostro Piano Industriale '24-'28 segna importanti primati e significative novità.
È l'energia che verrà. Oggi.

INVESTIMENTI

16,5 MILIARDI:
IL LIVELLO PIÙ ALTO
DI SEMPRE

SOSTENIBILITÀ

PER LA PRIMA VOLTA INTEGRIAMO
IL PIANO DI SOSTENIBILITÀ
NEL PIANO INDUSTRIALE

DIGITALE

ACCELERIAMO LA TRANSIZIONE
ENERGETICA INNOVANDO
PROFONDAMENTE LA RETE

SOLIDARIETÀ

UN PIANO DI PROGETTI
SOCIALI, PER NON LASCIARE
INDIETRO NESSUNO



Dal pit stop al rientro in pista

Inseriamo la marcia giusta



di ADOLFO URSO

Ministro delle Imprese e del Made in Italy

«Dopo le parole chiare e nette del presidente Trump, che ha posto la parola fine al Green deal americano, siamo costretti a rivedere quello europeo se vogliamo competere con gli altri grandi attori industriali, mantenendo, e rafforzando, il sistema sociale e produttivo del nostro continente. Serve un piano chiaro, omogeneo e duraturo nel tempo, che solo l'Europa può garantire, per calcolare quello che accadrà sul fronte della domanda e programmare gli investimenti. Bisogna partire dalla neutralità tecnologica, utilizzando tutte le tecnologie che la scienza ci mette a disposizione»

I cittadini europei, senza particolare distinzione di Paese, attribuiscono la principale responsabilità della crisi industriale e della mancanza di competitività dell'Unione europea non a fattori esterni, ma a fattori interni, cioè all'Ue stessa. Il nostro problema non è la Cina, anche perché noi non possiamo decidere per il governo cinese. Il nostro problema non sono gli Stati Uniti, anche perché il presidente Donald Trump è stato eletto dai cittadini americani, e chi non è cittadino americano non vota. Il nostro problema è l'Europa, che deve decidere per l'Europa, anche rispetto a quello che gli altri attori nel frattempo mettono in campo in una sfida competitiva. Non è un fattore ideologico: è un errore affrontare secondo gli occhi dell'ideologia le tematiche industriali. Noi dobbiamo lasciar esprimere pienamente questa libertà all'interno delle leggi, lasciando all'industria, al mercato e ai cittadini la libertà di scegliere quale tecnologia utilizzare per raggiungere gli stessi obiettivi di sostenibilità ambientale. Queste tre indicazioni mi sembrano evidenti nel report, nell'indagine demoscopica "Non paper"

sull'automotive. La responsabilità, innanzitutto, è dell'Europa. Non è una questione politica, ma una questione sociale, economica e culturale, e va affrontata con gli occhi della neutralità tecnologica.

Cosa dice il nostro "Non paper"? Secondo una sana visione del buon senso, dice che occorre affrontare la questione sotto tutti gli aspetti, mantenendo fermo il target del 2035, anche al fine di avere una massima condivisione tra i Paesi membri. Il nostro non è un manifesto ideologico né una bandiera, ma un processo di riforma che deve essere condiviso dal più ampio numero di Paesi per raggiungere l'obiettivo.

Manteniamo fermo il target del 2035, ma creiamo tutte le condizioni per raggiungere quell'obiettivo con un'industria europea competitiva. Dobbiamo rimuovere l'ostacolo delle multe, che sta per essere aggirato, come ho denunciato nel Parlamento italiano e anche al Consiglio Competitività, nel peggiore dei modi: con un'elusione che serve di fatto a finanziare le case automobilistiche che producono fuori dall'Europa. Chiediamo la revisione del meccanismo delle



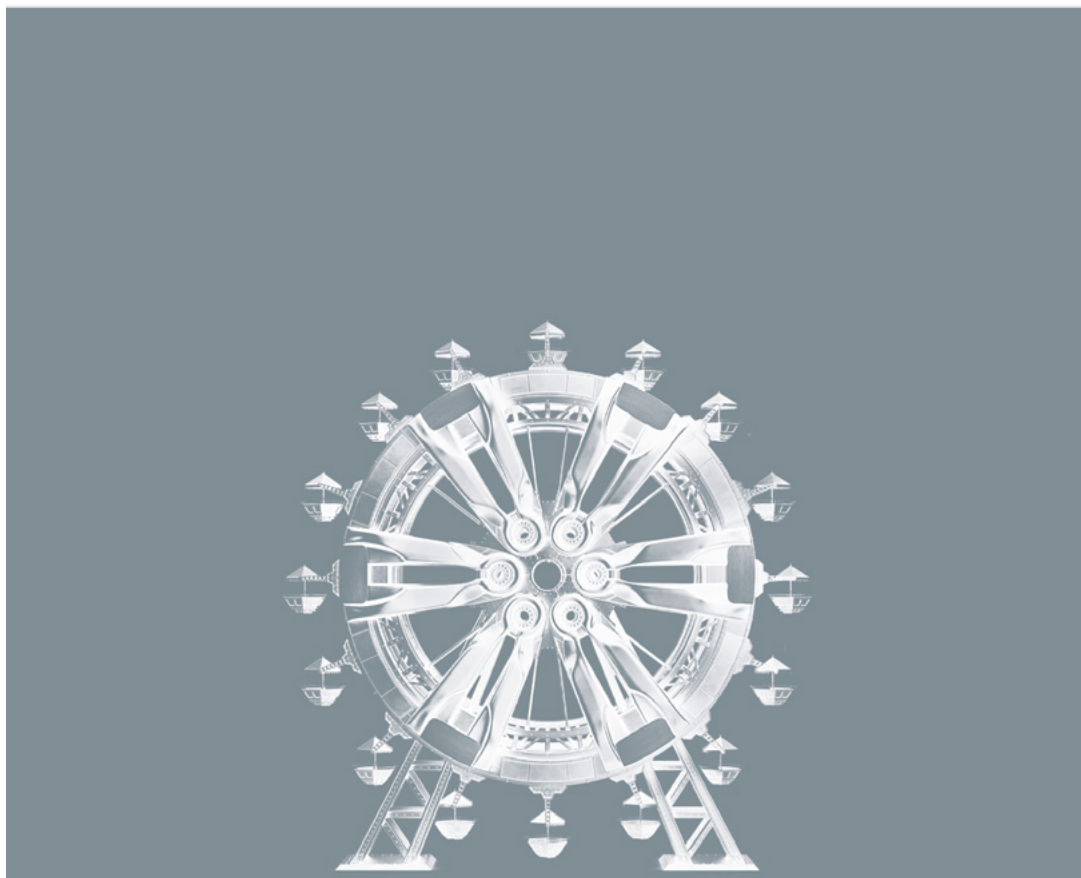
IL PUNTO_Che succede tra Bruxelles, Washington e Pechino

La Commissione europea si trova davanti a un bivio: perseguire gli obiettivi climatici del Green deal che legano l'Europa ai mercati, ai prodotti e alle materie prime cinesi oppure aggiustare il rito.

In Asia, la Cina produce più auto elettriche e a costi nettamente inferiori. Dall'altra parte dell'Atlantico, l'insediamento di Donald Trump alla Casa Bianca altera gli equilibri, già fragili. Il ritorno al petrolio con lo slogan "Drill, baby drill" e l'uscita dall'Accordo di Parigi, insieme alle numerose promesse sui dazi, segnano l'interesse del Paese verso la produzione (anche di auto) a qualsiasi costo.

Il rischio per l'Unione europea è di diventare un vaso di coccio in mezzo a vasi di ferro.

È un errore affrontare secondo gli occhi dell'ideologia le tematiche industriali. Noi dobbiamo lasciar esprimere pienamente questa libertà all'interno delle leggi, dando all'industria, al mercato e ai cittadini la libertà di scegliere quale tecnologia utilizzare per raggiungere gli stessi obiettivi di sostenibilità ambientale



multe. Chiediamo un piano *automotive* europeo sia sul fronte del sostegno all'impresa sia sul fronte degli incentivi, perché solo un piano europeo, omogeneo e duraturo nel tempo, può creare un mercato dell'auto in Europa sostenibile, evitando l'effetto drogato che si è realizzato con i piani di incentivi nazionali e che impedisce la programmazione industriale.

Io devo avere un piano chiaro, omogeneo e duraturo nel tempo, che solo l'Europa può garantire, per calcolare quello che accadrà sul fronte della domanda e programmare gli investimenti. Bisogna affrontare questa questione con la visione della neutralità tecnologica, utilizzando tutte

le tecnologie che la scienza ci mette e ci metterà a disposizione.

Io credo che sia importante farlo, e subito, anche dopo le parole chiare e nette del presidente Trump, che ha posto la parola fine al Green deal americano. Noi siamo costretti a rivedere il Green deal europeo se vogliamo competere con gli altri grandi attori industriali, mantenendo, e io mi auguro rafforzando, il sistema sociale e produttivo del nostro continente.

Estratto dall'intervento in occasione dell'evento Restart Engine di Ecr. Per gentile concessione dell'autore

DOVE VITE (STRA)ORDINARIE ACCADONO



OGNI GIORNO FACILITIAMO I TUOI SPOSTAMENTI E I TUOI VIAGGI CON I NOSTRI SERVIZI DI MOBILITÀ

In Mundys miglioriamo la vita di chi viaggia con infrastrutture e servizi presenti in 30 Paesi nel mondo, gestendo una rete autostradale di 9.000 chilometri e 5 aeroporti. Ci impegniamo ogni giorno per costruire la mobilità del futuro e per offrire alle persone un modo sostenibile, sicuro, semplice e smart di muoversi e viaggiare.

mundys
Improve moving life

abertis

AEROPORT
NICE CÔTE D'AZUR

ADR
AEROPORTI DI ROMA

GRUPPO COSTANERA

Telepass

YUNEX
TRAFFIC

La strategia per la ripartenza

di JEAN-PHILIPPE IMPARATO*

L'ago della bilancia sarà rappresentato da quali ricette metterà in atto l'Europa per proteggersi dalla concorrenza cinese, che produce di più e a costi per il mercato inferiori, ricorrendo inoltre a un'abile strategia di penetrazione. L'industria automobilistica europea si trova davanti a un bivio cruciale, in cui la capacità di adattarsi e innovare sarà determinante per il futuro di un settore-chiave per l'economia del continente

Il settore auto si trova al centro di una trasformazione epocale, stretto tra la spinta verso la decarbonizzazione, i progressi dell'intelligenza artificiale e la sfida globale delle materie prime che stanno riscrivendo le regole del gioco. Mentre l'Unione europea fissa standard ambiziosi per la transizione, l'industria si trova a bilanciare l'innovazione con una catena del valore caratterizzata da costi crescenti (energia *in primis*) e dalla dipendenza da materie prime critiche come litio e cobalto.

Inoltre i cambiamenti degli assetti geopolitici, la regionalizzazione delle filiere e le nuove *policy* stanno influenzando in modo cruciale il panorama globale. L'Europa deve agire con determinazione – recuperando un *gap* competitivo che si è acuito negli ultimi anni – per favorire lo sviluppo di un modello sostenibile e performante del settore che ha caratterizzato l'industrializzazione di massa (in particolare del XX secolo) nel mondo occidentale e non solo con delle esternalità sociali rilevanti. La contrazione del mercato dell'auto sta fisiologicamente riproiettando i volumi di attività degli stabilimenti delle principali case automobilistiche europee, obbligate a ricorrere a strumenti di sostegno in favore dei lavoratori. Le ripercussioni produttive e occupazionali generano effetti a cascata sull'intera filiera, coinvolgendo un vasto ecosistema di piccole e medie imprese della componentistica, che rappresentano l'ossatura del tessuto industriale dell'*automotive*.

L'industria occidentale dell'auto oggi deve competere, *in primis*, con i *player* cinesi che si confrontano

con dei fondamentali di mercato (domanda e offerta in una fase di espansione rispetto all'Europa) favorevoli e che negli ultimi anni sono cresciuti con costanza contrariamente a quanto avvenuto nel Vecchio continente. Il dominio di Pechino nella produzione di auto elettriche è riconosciuto dai dati: la Cina oggi produce oltre la metà dell'elettrico venduto nel mondo. Un primato non solo relativo alla produzione di auto elettriche, ma anche nella definizione delle dinamiche di prezzo. La ricetta adottata da Pechino è caratterizzata dalla riduzione dei costi, da una *leadership* globale nella produzione di batterie e dal sostegno del governo, attraverso incentivi fiscali, finanziamenti per ricerca e sviluppo e politiche di protezione del mercato interno. Un sostegno che, come ha certificato il Center for strategic and international studies (Csis), è quantificabile in 231 miliardi di dollari dal 2009 al 2023, una cifra più o meno equivalente al Pnrr italiano.

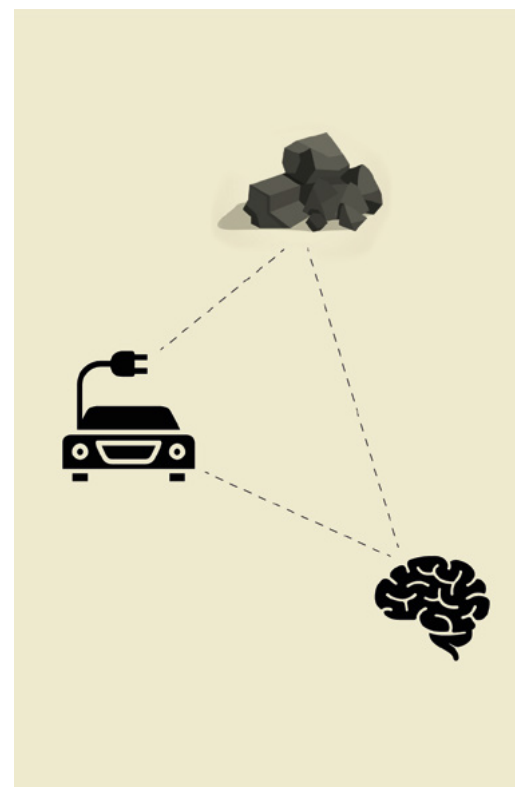
Il paradigma attuale vede una netta contrapposizione nelle logiche di mercato tra Paesi occidentali e Pechino: in Cina le auto elettriche sono diventate una scelta accessibile per una fascia sempre più ampia della popolazione, a differenza di Europa, Regno Unito e Stati Uniti.

Un aspetto cruciale, strettamente legato a questo tema, è il cambiamento dei bisogni e delle abitudini dei consumatori, in particolare delle nuove generazioni. Sempre più giovani scelgono di non acquistare un'auto, specialmente elettrica, non solo per via dei costi elevati, ma anche per motivi culturali e di stile di vita. Il possesso dell'auto sta perdendo attrattività a favore di soluzioni di mobilità condivisa, come *car sharing* e noleggio a lungo termine. Inoltre la carenza di infrastrutture di ricarica, specialmente nelle aree rurali e periferiche, rappresenta un ulteriore ostacolo alla diffusione dei veicoli elettrici.

Questo cambiamento di paradigma richiede un'azione concreta ed efficace da parte dell'industria europea, che sta provando ad adattarsi offrendo soluzioni flessibili, modelli più accessibili e moda-

LA MOSSA Il Piano d'azione di Ursula von der Leyen

Di fronte al futuro incerto per l'automotive europeo, la Commissione sta preparando un Piano d'azione per rilanciare la filiera, che sarà pubblicato a marzo. Un documento che va nella direzione della bussola per la competitività presentata da Ursula von der Leyen. In vista di questo appuntamento, è iniziato un confronto a Bruxelles che ha riunito attorno a un tavolo rappresentanti di imprese, associazioni di categoria e dei consumatori. E che proseguirà nel corso del mese con incontri di fronte ai commissari competenti (Industria, Transizione, Lavoro e Digitale).



lità di utilizzo che rispondano alle nuove priorità dei consumatori. La transizione verso l'elettrico necessita di una visione politica e industriale chiara e graduale, oltre che stabile, per evitare di lasciare troppi spazi al mercato cinese.

In questo scenario, invece, l'ibrido continua a rappresentare una soluzione strategica per il settore *automotive*, con costi inferiori rispetto all'elettrico puro. Grazie alla combinazione di motori termici ed elettrici, l'ibrido si configura in questo frangente come un compromesso per ridurre le emissioni e garantire autonomia, rispondendo alle esigenze di un pubblico ampio e diversificato di consumatori.

L'ago della bilancia sarà dunque rappresentato da quali ricette metterà in atto l'Europa per proteggersi dalla concorrenza cinese, che produce di più e a costi per il mercato inferiori, ricorrendo inoltre a un'abile strategia di penetrazione. L'industria automobilistica europea si trova davanti a un bivio cruciale, in cui la capacità di adattarsi e innovare sarà determinante per il suo futuro. Solo attraverso un approccio condiviso capace di bilanciare transizione ecologica, competitività e sostenibilità sociale, sarà possibile garantire il rilancio di un settore-chiave per l'economia del continente.

Il "Non paper", promosso dal ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, sottolinea la necessità di una valutazione anticipata del regolamento europeo sui veicoli leggeri al 2025, e si pone l'obiettivo di riesaminare le modalità che porteranno allo stop ai motori endotermici nel 2035, garantendo un quadro regolatorio realistico e flessibile, essenziale a preservare la competitività dell'industria *automotive* europea.

In questo contesto, Stellantis ritiene che la Association of european automobile manufacturers sia il foro più adeguato a promuovere il dialogo con tutti gli *stakeholder* per contribuire a dar vita, assieme alle istituzioni e alle forze sociali e produttive nazionali ed europee, a un vero piano *automotive* su scala continentale in linea anche con quanto tracciato dal "Non paper" del governo italiano.

Possiamo e dobbiamo competere attraverso *partnership* intelligenti con tutti i nostri partner-chiave coinvolti, governi e forze politiche comprese, per creare rapidamente le condizioni in cui una vasta gamma di prodotti eccellenti e accessibili e una vera libertà di scelta del cliente guidino il cambiamento che ci porterà verso un futuro sempre più elettrico.

In breve, battere i cinesi sul loro stesso campo di gioco.

*Chief operating officer for enlarged Europe di Stellantis e chief executive officer presso Stellantis pro one

La svolta parte dall'Italia...

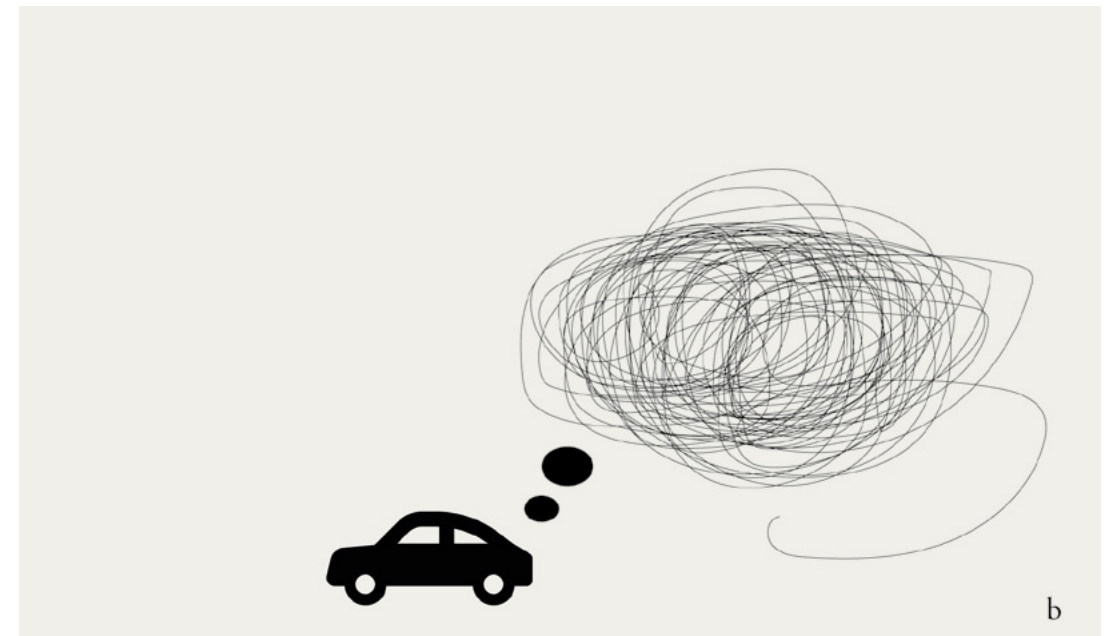
di LUCA DE CARLO*

Il settore dell'automotive impiega quasi il 7% degli europei, genera l'8% del Pil e assorbe il 30% della spesa in ricerca e sviluppo dell'Unione. Da Volkswagen a Stellantis, il tracollo degli ultimi mesi è stato un campanello d'allarme. L'industria automobilistica europea si trova in una duplice morsa: da un lato deve fronteggiare la spietata concorrenza cinese, dall'altro subisce le cieche pressioni dell'Unione europea

Quando penso all'industria automobilistica europea, penso a tre numeri: 7, 8 e 30. L'*automotive*, infatti, impiega quasi il 7% degli europei, genera l'8% del Pil e assorbe il 30% della spesa in ricerca e sviluppo dell'Unione. Da Volkswagen a Stellantis, il tracollo degli ultimi mesi è stato un campanello d'allarme. Per comprendere come siamo arrivati a questo punto bisogna sezionare il problema, partendo dalla radice. L'industria automobilistica europea si trova in una duplice morsa: da un lato deve fronteggiare la spietata concorrenza cinese, dall'altro subisce le cieche pressioni dell'Unione europea. Mentre stiamo correndo una maratona e siamo indietro rispetto alla Cina, non contenti, in Europa decidono di attaccarci una zavorra. L'attuale Green deal è frutto di una deriva ideologica che, alla ricerca della sostenibilità ambientale, si scorda completamente della sostenibilità economica e sociale. Lascia molto da pensare il fatto che persino la Corte dei conti europea ha espresso la sua perplessità riguardo la sostenibilità finanziaria di queste misure. Senza un intervento immediato, queste eco-follie ci condannano a una decrescita infelice. Infatti, oltre al fatidico 2035, quando è previsto lo stop alla vendita di benzina e diesel, c'è una scadenza molto più vicina, che spaventa. Entro il 2025 l'intero parco auto venduto in Europa non potrà superare un'emissione media di 94 grammi di CO₂ per chilometro. Essenzialmente, i produttori europei dovranno far arrivare

al 22% la quota di mercato delle auto elettriche (ora sotto al 15%). L'alternativa? Una multa complessiva di 15 miliardi di euro, solo per il 2025. Il paradosso è evidente: produrre una quota irraggiungibile di auto senza mercato, andando in crisi, oppure fallire sotto il peso di multe insostenibili. Di fronte a questo cupo scenario, il presidente Meloni ha già espresso la volontà di portare avanti, in prima persona, la battaglia per posticipare tali scadenze, al fine di evitare questo suicidio economico. Dall'altro lato c'è la Cina, dove 231 miliardi di dollari di sussidi, in 15 anni, hanno permesso di produrre auto elettriche a prezzi impareggiabili per l'industria del Vecchio continente. I dazi non bastano, infatti Pechino produce l'80% delle batterie e domina sulle materie prime. Pur di scoraggiare possibili concorrenti, infatti, Pechino ha inondato il mercato del litio, seppur provocando cali dell'80% del prezzo. Se l'Europa continuerà a premere per un'elettrificazione accelerata, e forzata, finirà per spingerci comunque nelle braccia della Cina. C'è bisogno di dare il giusto tempo per lo sviluppo di una filiera europea di batterie e componentistica. Il presidente del Consiglio correttamente puntualizza: "Non sarebbe intelligente uscire dalla dipendenza dalla Russia favorendo una dipendenza dalla Cina sull'elettrico". Si sa che l'*automotive* sia una delle colonne portanti dell'economia italiana. Del caso Stellantis mi sono occupato personalmente, interrogando l'amministratore delegato Tavares in Parlamento, perché sono convinto che in politica bisogna metterci la faccia. La vicenda Stellantis è anche il frutto di decenni di politiche miopi, da parte dei precedenti governi. Mi riferisco a errori come il mancato uso del *golden power* sulla fusione con Psa, durante il governo Conte, un danno enorme agli interessi nazionali. Inoltre, negli ultimi quarant'anni, lo Stato ha versato l'equivalente di 220 miliardi di euro in aiuti a Stellantis, pari a circa venti volte

«Nel 2025 l'intero parco auto venduto in Europa non potrà superare un'emissione media di 94 grammi di CO₂ per chilometro. I produttori europei dovranno far arrivare al 22% la quota di mercato delle auto elettriche (ora sotto al 15%), altrimenti riceveranno una multa complessiva di 15 miliardi di euro, solo per il 2025. Produrre una quota irraggiungibile di auto senza mercato, andando in crisi, oppure fallire sotto il peso di multe insostenibili?»



la spesa per Alitalia, o al 10% del debito pubblico. L'ironia? Con quei soldi avrebbe comprato l'azienda per intero, più volte, eppure lo Stato italiano non possiede quote. Nel frattempo, il governo di Parigi detiene il 6,1% e un posto in Cda. Al danno si aggiunge la beffa che Stellantis paga le tasse in Olanda. Io guardo ai fatti. Con questo governo è cambiata l'aria, e Stellantis lo ha capito. Al tavolo di confronto al Mimit, Jean-Philippe Imparato, numero uno del gruppo in Europa, ha più volte rimarcato come non voglia chiedere un centesimo di soldi pubblici. Si tratta di un taglio netto col passato considerando che, durante il governo Conte, Stellantis ha ottenuto 6,3 miliardi in prestito con la garanzia dello Stato. Con un tempismo sorprendente, l'anno successivo l'azienda ha staccato dividendi per 5,5 miliardi. Con il governo Meloni sono finiti i

giorni in cui lo Stato viene usato come bancomat. Ma Stellantis non è stata abbandonata a sé stessa, tutt'altro. È stato instaurato un dialogo a più fronti, per risollevare l'azienda e tutto l'indotto. Sono stati raggiunti risultati concreti, primo tra tutti il ritiro dei 249 licenziamenti collettivi previsti. Con il piano Italia Stellantis si impegna a investire i propri soldi (non quelli del contribuente), per portare a compimento un piano industriale che rivedrà il nostro Paese protagonista dell'*automotive* europeo. In ogni caso continuerò a battermi in prima persona per salvaguardare le nostre imprese e i nostri lavoratori da tutte le minacce, interne o esterne che siano.

*Presidente Commissione Industria, commercio, turismo, agricoltura e produzione agroalimentare del Senato

...e arriva in Europa

di GIORGIO GORI*

Il mondo dell'auto è attraversato da una rivoluzione e l'Europa deve agire subito per restare in partita. Da un lato si deve accelerare il processo di rafforzamento di tutta la supply chain, dalle materie prime alla formazione di nuove competenze; dall'altro, invece, bisogna orientare le flotte aziendali verso l'elettrificazione insieme a sistemi di incentivazione come il leasing sociale testato in altri Paesi europei

La crisi del settore automobilistico in Italia ne contiene in realtà due. La prima accomuna tutto l'*automotive* europeo. La seconda è più italiana, e più profonda, perché legata al tracollo delle vendite e alle scelte di delocalizzazione di Stellantis, oltre che alle difficoltà dei marchi tedeschi. Stellantis è la prima emergenza. E con l'obiettivo di rilanciare la produzione e proteggere l'occupazione, negli stabilimenti dell'azienda e nelle filiere della componentistica, è urgente che il governo intervenga. Se da un lato è necessario esigere garanzie sul mantenimento della produzione e dell'occupazione in Italia, dall'altro lo è che il governo ritiri il taglio del Fondo *automotive* – 4,6 miliardi destinati ad accompagnare la transizione del settore – e che queste risorse siano utilizzate anche per avviare una serie di contratti di sviluppo. Si tratta di uno strumento già rodato e riconosciuto dall'Europa, da dedicare qui al co-finanziamento di progetti di innovazione nei diversi stabilimenti di Stellantis, coinvolgendo la filiera, vincolati all'impegno a consolidare o incrementare l'organico. In parallelo è urgente che l'esecutivo intervenga per finanziare ammortizzatori sociali in deroga, utilizzabili anche da imprese fino a 15 dipendenti, oggi escluse.

La crisi di Stellantis va tuttavia inquadrata in quella dell'intero settore europeo dell'auto. Crisi non certo provocata dal Green deal, nonostante si provi a farne un comodo capro espiatorio. Si sommano piuttosto due fattori: la contrazione

del mercato – dovuta a stagnazione dell'economia, invecchiamento della popolazione e stili di vita delle giovani generazioni – e da cui deriva una condizione di sovracapacità produttiva; e un netto *gap* di competitività nei confronti dei produttori americani e cinesi. Questo è a sua volta dovuto a due elementi: il ritardo dei *car maker* europei rispetto a Cina e Usa nell'innovazione del prodotto – che non si limita all'elettrificazione del *powertrain*, ma integra la trasformazione dell'auto in un sistema di connettività avanzata – e l'ampio differenziale di prezzo, con i *competitor* avvantaggiati da sussidi pubblici, minor costo dell'energia, totale controllo della catena di fornitura ed economie di scala. Quadro complesso, quindi, che solo una demagogica semplificazione può ridurre alla polemica contro la regolazione Ue. Il mondo dell'auto è attraversato da una rivoluzione – batterie e *software* si avviano a rappresentare tra il 60 e il 70% del valore di una vettura – e l'Europa ha solo pochi anni per provare a restare in partita.

Non si tratta quindi di rallentare – come qualcuno chiede – ma di accelerare, ed è per questo che alla Commissione europea chiediamo un piano d'azione per l'*automotive*, accompagnato dalla creazione di un fondo straordinario finalizzato a spingere la trasformazione del settore, tanto sul fronte dell'offerta – con il rafforzamento di tutta la *supply chain*, dalle materie prime rare alla produzione di microchip e batterie, la riduzione del costo dell'energia, il potenziamento dell'infrastruttura elettrica e di ricarica, la formazione di nuove competenze – quanto sul lato della domanda, orientando l'elettrificazione delle flotte aziendali e adottando sistemi di incentivazione come il *leasing* sociale testato in Francia.

La politica ha il dovere di assicurare stabilità e certezza delle regole – il 2035 è una data da non modificare, non lo chiedono neanche i costruttori – ma anche di evitare di complicare una situazione

AUTOMOTIVE_I nodi da sciogliere per l'Ue

La crisi dell'automotive in Italia riflette un doppio problema: da un lato, le difficoltà dell'intero settore europeo, dall'altro, la specificità delle sfide italiane, legate al crollo delle vendite e alla delocalizzazione di Stellantis. Riportiamo qui una riflessione firmata dagli europarlamentari Stefano Bonaccini e Giorgio Gori e dall'assessore emiliano, Vincenzo Colla, che danno la loro ricetta per uscire dalla crisi. Il vero problema è il ritardo competitivo verso Usa e Cina, aggravato dalla sovracapacità produttiva e dal differenziale di prezzo, che richiede risposte rapide e una maggiore coesione strategica in Europa.



ne già critica con multe miliardarie che penalizzerebbero gli investimenti per la decarbonizzazione. Quanto alla richiesta che gli obiettivi di decarbonizzazione – auspicabilmente misurati sull'intero ciclo di vita dell'auto, e non solo “al tubo di scappamento” – possano essere raggiunti in condizioni di neutralità tecnologica, non abbiamo obiezioni di principio. La ricerca e l'innovazione vanno sempre incoraggiati. Ma bisogna anche essere chiari: nessun costruttore europeo pensa seriamente che il futuro di questo settore non sia rappresentato dal *powertrain* elettrico, per gli evidenti vantaggi di semplicità, comfort, manutenzione e – in prospettiva – anche di costo. I carburanti sintetici e l'idrogeno sono estremamente costosi, mentre i biocarburanti – prima opzione per il trasporto aereo e marittimo – difficilmente saranno disponibili in quantità sufficienti ad ave-

re un ruolo significativo nell'alimentazione dei veicoli leggeri. Sappiamo tuttavia che nella fase di transizione un ruolo importante sarà assolto dai veicoli ibridi *plug-in*, e che nel 2040 la flotta in circolazione in Europa comprenderà ancora un 45% di auto a combustione interna o ibride. La riduzione delle emissioni di questo tipo di auto, con carburanti *low-carbon*, è dunque utile per raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione. Come evidenziato dal Rapporto Draghi, la penetrazione dei carburanti a basse emissioni potrebbe compensare una diffusione dei veicoli elettrici più lenta del previsto.

*Europarlamentare e vice presidente della commissione per l'Industria, la Ricerca e l'Energia

Quale bussola per Bruxelles

di CESARE POZZI*

Fino al 2009, il Giappone rappresentava ancora il principale Paese in termini di volumi produttivi. L'industria che gravita intorno alla produzione di autovetture è ancora oggi il più grande datore di lavoro privato nel mondo occidentale. Ma ora stanno emergendo, con l'arretramento dei produttori europei, nuove aree produttive, quali in primis India e Thailandia, accanto alla Cina che ospita ormai nel 2023 poco meno della metà della produzione mondiale

Le imprese dell'ecosistema industriale che gravita intorno alla produzione di autovetture rappresentano ancora oggi il più grande datore di lavoro privato nel mondo occidentale. Basterebbe ciò per convincere che la crisi profonda in cui versa oggi questa industria richieda un'analisi attenta delle motivazioni del perché con la "macchina che ha cambiato il mondo" si sarebbe dovuta prestare maggiore attenzione, comprendendo nel tempo storico le relazioni strategiche tra manifattura, territori e comunità e non rincorrendo le dinamiche evolutive del settore.

Il riferimento al titolo della famosa ricerca del Mit è evocativo del ruolo che l'industria dell'auto ha avuto nel caratterizzare la nostra epoca e il suo anno di pubblicazione, il 1990, consente di avere un punto di riferimento intorno a cui delineare una sintesi delle problematiche attuali. L'industria dell'auto moderna nasce negli Usa con l'intuizione di Ford di produrre in serie un bene durevole complesso, quale appunto un'autovettura, risultato dell'assemblaggio di un numero estremamente elevato di componenti standardizzati. L'evoluzione nell'organizzazione produttiva avviata da Ford consente da un lato di incrementare i livelli produttività reale, ma dall'altro cambia radicalmente il significato attribuito al tempo e allo spazio contribuendo più di ogni cosa a modificare cultura e stili di vita in senso moderno.

Dopo la Seconda guerra mondiale si affermano

sostanzialmente due percorsi tecnici e organizzativi. Il primo, statunitense ed europeo, prevedeva un'automazione sempre più spinta in grandi impianti di assemblaggio con l'obiettivo prioritario di accrescere la produttività, ma anche di ridurre la conflittualità sindacale. In Italia esemplificativa in tal senso è la realizzazione dello stabilimento di Cassino, in cui si trova l'unità di montaggio più automatizzata al mondo per l'epoca. Il secondo è quello giapponese che mira a costruire, applicando la filosofia del *kaizen*, un *mix* ideale tra la capacità dell'uomo di migliorare continuamente e l'adozione di processi produttivi e macchinari sempre più sofisticati.

La ricerca del Mit certifica la vittoria del modello giapponese, che da un lato realizza la qualità totale dall'altro, promuovendo strutture *lean* e offrendo una soluzione ai problemi di eccesso di capacità produttiva che l'automazione spinta generava con maggiore facilità. L'enfasi sul modello organizzativo trascurava tuttavia come il mondo fosse già cambiato da tempo con l'avvio della globalizzazione moderna e come le strategie competitive delle imprese si muovessero ormai su piani differenti. Nel nuovo assetto globale caratterizzato dal passaggio da un regime di cambi fissi a uno di cambi flessibili (1971), dalla rottura dell'equilibrio di Yalta (1980) e dal conseguente nuovo approccio ai movimenti commerciali e finanziari, si assiste infatti a un crescente processo di commoditizzazione, cacofonico neologismo che deriva dalla locuzione francese *commodité* e che indica la capacità di realizzare facilmente qualcosa di molto complicato. La commoditizzazione erode progressivamente la struttura degli ecosistemi industriali occidentali grazie all'opzione che si crea per i principali *player* storici dell'*automotive* di aprire o spostare i propri stabilimenti di assemblaggio in aree del globo in grado di offrire condizioni favorevoli in termini di prezzo relativo dei fattori produttivi (dalle materie prime al lavoro) e che

UE_Oltre il Green deal

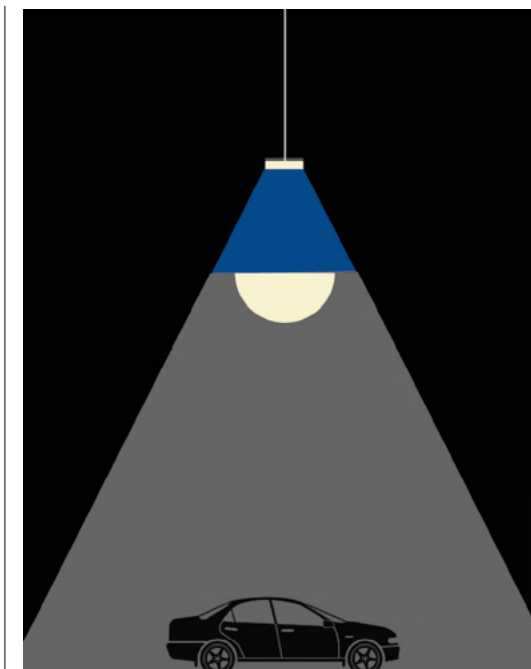
Il portafoglio europeo affidato a Raffaele Fitto, vicepresidente esecutivo per la Coesione e le Riforme della Commissione europea, è cruciale per ripensare il Green deal, una strategia che potrebbe aiutare a sostenere la produttività delle filiere strategiche come l'automotive. La revisione dei fondi Ue punta a sostenere la transizione energetica con investimenti strategici in innovazione e infrastrutture. L'obiettivo? Rilanciare la produzione nelle filiere strategiche, bilanciando sostenibilità, competitività e occupazione in Europa.

consentono di gestire da una posizione di forza le relazioni con i fornitori di componentistica. In sintesi estrema, se si guarda ai diversi segmenti lungo la dimensione verticale, dall'*entry level* delle utilitarie fino ad arrivare a quelli *premium* e del lusso, diviene così progressivamente e via via nei diversi segmenti più difficile produrre in Paesi a valuta forte (sostanzialmente: dollaro, sterlina, yen ed euro) per vendere in Paesi a valuta debole, che tra l'altro sono quelli che sperimentano livelli di domanda in crescita, non limitata al solo potenziale di sostituzione.

In questo quadro, l'auto elettrica rappresenta un evento di portata esplosiva. Si tratta di un mercato che, a prescindere dalle motivazioni che ne giustificano l'opportunità, è creato in via amministrata, con una tecnologia consolidata e un sistema di conoscenze diffuso e che richiede peraltro un numero di componenti estremamente inferiore (nell'ordine di un sesto) degli autoveicoli con motore endotermico. Questi elementi rendono possibile la nascita di nuove imprese, quali Tesla e Byd, in grado di realizzare un prodotto complicato usufruendo delle moderne tecnologie della robotica e dell'intelligenza artificiale in direzione opposta alla *lean production* e competere con operatori tradizionali, gravati da strutture produttive retaggio degli investimenti passati e sicuramente ridondanti per tale nuova produzione.

Per inerzia, i risultati della dinamica descritta non sono stati visibili almeno fino al 2009, anno nel quale il Giappone rappresentava ancora il principale Paese in termini di volumi produttivi, ma stanno emergendo drammaticamente nell'ultimo periodo, con l'arretramento dei produttori europei e l'affermazione di nuove aree produttive, quali in primis India e Thailandia, accanto alla Cina che ospitava ormai nel 2023 poco meno della metà della produzione mondiale.

A fine gennaio 2025 la Commissione europea ha previsto l'avvio di un dialogo strategico sull'indu-



ustria dell'auto. Come detto, la sua crisi è tuttavia solo il sintomo più evidente del declino degli ecosistemi industriali europei e delle difficoltà della sua struttura socioeconomica. Se come osservò il premio Nobel Herbert Simon "ciò che un uomo non può fare, non sarà fatto, non importa quanto forte sia l'impulso a farlo", le società nel loro complesso sono in coerenza chiamate a trovare una declinazione della sostenibilità che sia diacronica e realistica. Ciò richiede per i Paesi europei di trovare un rinnovato consenso sul nostro modello insediativo, che richiama la scelta su cosa produrre e consumare, su dove vivere e su come muoversi.

*Professore di Economia industriale presso la Luiss Guido Carli e Università di Foggia

Guardare avanti (e non indietro)

di LUIGI PAGANETTO*

La strada dei veicoli elettrici è tracciata. La scala produttiva è determinante per l'economicità di un'auto e le decisioni d'investimento già adottate portano a un mercato dove la scala è centrata sull'elettrico. Oggi i tempi e i costi della transizione energetica sono messi in discussione, ma spostare la scadenza in avanti sarebbe una scelta che potrebbe esporre l'Europa a una concorrenza ancora più forte non solo della Cina, ma anche Corea e Giappone

La crisi europea del settore dell'auto ha poco a che fare con la scelta a favore dell'elettrico che rappresenta oggi meno del 15% del mercato. Risente dei costi dell'energia e delle materie prime ma soprattutto dei cambiamenti della domanda. Basta pensare che la vendita di automobili si è ridotta di un quarto dopo la pandemia e non accenna a riprendersi. I motivi sono numerosi: vanno dalle preferenze dei giovani per il *car sharing* all'allungamento della vita media delle auto in circolazione, all'incertezza dei consumatori circa l'opzione da adottare rispetto ad un'offerta in cambiamento. Ma è l'aumento del costo di una vettura media la ragione che sembra la più importante nel determinare questa tendenza. La strategia industriale dei principali gruppi automobilistici europei non ha forse tenuto in sufficiente conto la ridotta crescita del reddito medio e dell'effetto dell'inflazione sul potere d'acquisto dei consumatori visto che ha puntato sul segmento medio-alto del mercato. La scelta dell'auto elettrica come unica opzione nel 2035 è di certo discutibile rispetto al principio della neutralità tecnologica anche se è assai coerente con la politica industriale europea che è legata a quella a favore dello sviluppo sostenibile. È bene ricordarlo oggi nel momento in cui le scelte sui tempi e i costi della transizione energetica sono messi in discussione.

Va detto che le difficoltà, nel caso dell'auto elettrica, sono l'effetto della carenza di investimenti

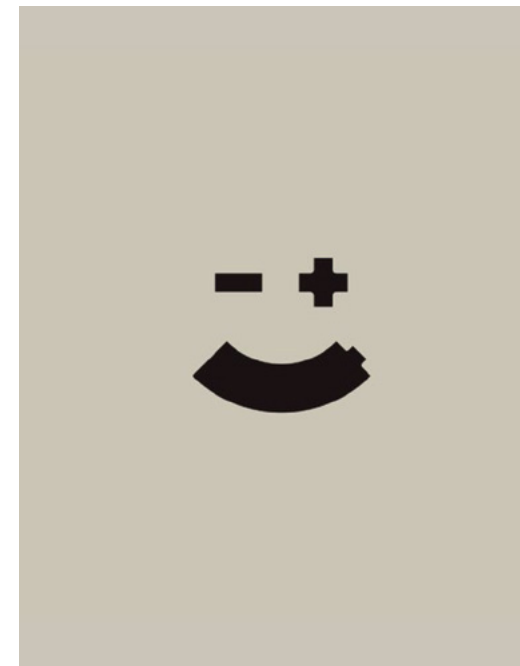
in infrastrutture nelle città e nella rete autostradale nonché di un sostanziale ritardo delle politiche di innovazione nel settore delle batterie e della tecnologia informatica per l'auto che ne sono le principali componenti. Tutto ciò si colloca, peraltro, in un quadro di vendite di veicoli elettrici in espansione nel mondo anche se in rallentamento in Europa.

In questo quadro la Cina rappresenta il 60% del mercato, con una vendita di dieci milioni di veicoli, di cui quattro milioni venduti all'estero, tra i quali 1,2 elettrici. La Cina è anche leader indiscusso nel settore delle batterie, di cui detiene il 76% della capacità produttiva. Va tenuto presente che le batterie rappresentano il 40% del costo del veicolo.

La possibile invasione di veicoli elettrici cinesi a buon prezzo ha indotto gli Usa a contromisure come i dazi e misure che escludono i fornitori cinesi dalle forniture per batterie nordamericane. Bruxelles ha attivato una procedura *anti-dumping* per via dei sussidi di cui godono i veicoli cinesi. Le previsioni indicano per le case produttrici europee una riduzione delle vendite di auto elettriche e non. La crisi attuale del settore dell'auto in Europa, al di là della crisi recessiva dell'economia tedesca pone la questione di un ripensamento delle strategie di settore e ben ha fatto la presidente Ursula von der Leyen ad annunciare un tavolo per una discussione sulla crisi in atto. Ritardare l'adozione dell'auto elettrica, anziché sostenere lo sforzo d'innovazione su autonomia e tempi di ricarica, sarebbe un ulteriore passo indietro nella gara competitiva aperta a livello mondiale.

L'industria tedesca dell'auto ha fatto investimenti giganteschi sull'elettrico, sia in patria, che in Cina. La sola Volkswagen ha investito 57 miliardi di euro sulle batterie e 55 sull'auto. Stellantis, in Francia, rispettivamente 24 e 11 miliardi. Quello che conta è che, pur in questo quadro in bianco

Il settore delle batterie è in forte evoluzione, perché quelle al litio-ferro-fosfato (Lfp), prodotte dalla Cina, ma usate da tutti, stanno prendendo il posto di quelle tradizionali. La Corea del Sud, con Samsung e Lg, rappresenta l'alternativa alla Cina. Oggi la vera sfida tecnologica riguarda la produzione di batterie al litio allo stato solido, che promettono una ricarica velocissima e una lunghissima durata



e nero, l'Europa partecipa pienamente con la sua industria alla sfida dell'auto elettrica. È in corso una gara che si è trasferita dai motori alle batterie e ai dispositivi elettronici, settori in cui l'industria europea dell'auto è in ritardo, mentre è all'avanguardia per gli aspetti della meccanica. Riguardo le batterie c'è una forte evoluzione in corso, perché le batterie al litio-ferro-fosfato (Lfp), prodotte dalla Cina ma usate da tutti, stanno prendendo il posto di quelle tradizionali. È la Corea del Sud con Samsung e Lg l'alternativa alla Cina. Oggi la vera sfida tecnologica riguarda la produzione di batterie al litio allo stato solido, che promettono una ricarica velocissima e una lunghissima durata. Sono anche state annunciate le batterie al sodio che hanno minore densità energetica e assi minor costo.

L'Iea (International energy agency) ritiene che l'adozione delle batterie Lfp e, ancor di più, di quelle a stato solido, determinerà una riduzione dei costi dell'auto elettrica del 40% al 2030. In Italia il tema è non solo quello di sostenere la produzione di auto, che ha ormai un numero assai ridotto di addetti (160mila circa), ma soprattutto quello della componentistica. Sono 2.400 le aziende italiane che producono componenti per auto, con più di 280mila addetti, e si stima che gli occupati nel settore *automotive* italiano potrebbero aumentare del 6% al 2030, proprio grazie alla crescente diffusione dei veicoli elettrici. La componentistica per l'autoveicolo, che costituisce uno dei comparti di specializzazione dell'industria nazionale, da circa due decenni registra un *surplus* nella bilancia commerciale. Per mantenere e accrescere la nostra competitività di settore, occorre un impulso nel settore del *software* e dell'elettronica che è assai meno sviluppata di quanto servirebbe. Solo una percentuale modesta delle imprese del settore è coinvolta in servizi e componentistica per i nuovi *powertrain* elettrici e nelle tecnologie di connettività e guida autonoma.

Quel che è sicuro è che la strada dei veicoli elettrici è tracciata. La scala produttiva è decisiva per l'economicità di un'auto e le decisioni d'investimento già adottate portano ad un mercato dove la scala è centrata sull'elettrico. Né si può rimediare spostando in avanti la scadenza dell'auto a combustione, perché sarebbe una scelta che esporrebbe l'Europa a una concorrenza ancora più forte non solo della Cina ma anche di altri Paesi, a cominciare da Corea e Giappone, che diventerebbero irraggiungibili.

*Presidente della fondazione Economia dell'Università degli studi di Roma Tor Vergata

Investire nelle filiere dell'innovazione

di FRANCESCO ZIRPOLI*

La crisi italiana è legata alla riduzione delle commesse di Stellantis e alla sfida dell'elettrificazione. Tuttavia, emergono segnali di resilienza per le imprese che puntano su innovazione e mercati esteri. Serve un cambio di passo: senza investimenti in software, tecnologie avanzate e nuovi segmenti di crescita, il rischio è perdere competitività nel panorama globale

L'industria dell'auto europea sta facendo i conti con una sostanziale stagnazione della domanda e con la necessità di inseguire i *competitor* cinesi e americani sul fronte delle tecnologie dell'informazione e dei nuovi *drivetrain* elettrificati.

A questo cambiamento, già in atto da almeno un ventennio, si è affiancata l'esigenza improcrastinabile che anche l'auto faccia la sua parte nel percorso di riduzione delle emissioni nocive all'ambiente e alla salute. Ciò ha prodotto la regolamentazione che in Europa e in alcuni Stati Usa porterà all'azzeramento delle emissioni allo scarico nel 2035.

Sebbene la perdita di competitività europea sia legata soprattutto a un ritardo nell'innovazione di processo e di prodotto, il dibattito italiano continua a focalizzarsi sugli effetti del cosiddetto Green deal, identificando nell'elettrificazione del *drivetrain*, di fatto l'unica tecnologia attualmente matura per raggiungere gli obiettivi posti dal legislatore, la principale minaccia per i produttori di auto e le imprese della filiera *automotive* italiana.

Come stanno le cose? L'Osservatorio sulle trasformazioni dell'ecosistema *automotive* italiano (Otea) conduce annualmente una *survey* che coinvolge 2200 fornitori della filiera italiana dell'auto che hanno reso un quadro articolato della situazione.

L'anno che si è appena chiuso ha visto la produzione di auto in Italia raggiungere i suoi minimi storici. Con 475.090 unità (-36,8% in un anno) la produzione è scesa a livelli che non si registravano dagli anni 50. Ne è derivato un effetto a catena sugli ordini ad alcuni fornitori della filiera italiana più esposti

a Stellantis, unico produttore di massa in Italia, e l'apertura di diverse situazioni di crisi.

Se, quindi, la principale ragione delle recenti crisi nella filiera di fornitura è identificabile nella riduzione delle commesse di Stellantis, la ricerca Otea mostra che la filiera italiana ha aspettative su occupazione e fatturato migliori rispetto a quanto emerge dai dati della produzione di auto. Sebbene le imprese rispondenti dichiarino in media livelli occupazionali che non subiranno forti scosse nel prossimo triennio, risulta però cruciale comprendere quali caratteristiche distinguono le aziende che si aspettano di crescere da quelle che si aspettano effetti negativi dalla trasformazione in atto.

Le variabili più significative per spiegare le differenze tra le imprese che soffrono e si aspettano un calo di fatturato e occupazione e quelle invece che sono in crescita sono due: da un lato l'attitudine a investire in innovazione e, in particolare, nelle nuove tecnologie del *drivetrain* elettrico e dall'altro la propensione a crescere attraverso l'espansione all'estero. Questi gli *identikit*: hanno aspettative positive le multinazionali italiane che hanno investito all'estero, le imprese con una maggiore propensione all'innovazione e una minore dipendenza da Stellantis; hanno aspettative negative le aziende più dipendenti da Stellantis, perlopiù di medie e medio-grandi dimensioni situate in Piemonte o in altre regioni del nord Italia, che innovano meno e rimangono concentrate sul mercato locale. Le aziende che dichiarano di essere più esposte al rischio dell'elettrificazione includono le microimprese e quelle dell'*aftermarket*, situate nel sud del Paese e con alta dipendenza da Stellantis.

La ricerca evidenzia alcune criticità specifiche: *in primis* il fatto che gli investimenti in *software* per veicoli sono molto bassi, nonostante la crescente importanza di questa componente; in secondo luogo il fatto che gli investimenti in innovazione di processo siano in calo; in terzo luogo la presenza di fornitori medio-piccoli, dipendenti da Stellantis e localizzati

Il caso italiano ha delle peculiarità: *in primis* il fatto che gli investimenti in *software* per veicoli sono molto bassi, nonostante la crescente importanza di questa componente; in secondo luogo, quelli destinati all'innovazione di processo sono in calo; in terzo luogo, la presenza di fornitori medio-piccoli, dipendenti da Stellantis e localizzati nel sud e nel nord-est, che faticano a innovare e che potrebbero non recuperare il divario_



auto metamorphosis

nel sud e nel nord-est, che faticano a innovare e che potrebbero non recuperare il divario.

In conclusione, per il terzo anno consecutivo la ricerca rende il quadro di una filiera che non è esposta in modo particolare all'elettrificazione del *drivetrain*, soprattutto in quanto impegnata nella progettazione e produzione di componenti che sono in netta prevalenza "invarianti" rispetto al *drivetrain* (endotermico o elettrico). Tuttavia la ricerca evidenzia il fatto che la filiera potrebbe soffrire in futuro per una specializzazione produttiva che stenta ad aprirsi a segmenti a maggiore crescita e marginalità

(in particolare *software*, elettronica e telecomunicazioni) e per una tendenza a investire meno del dovuto nell'innovazione di prodotto e di processo legati all'elettrificazione del veicolo. È, quindi, tempo di orientare velocemente gli investimenti verso l'innovazione se si vuole tornare a crescere.

*Professore di Management presso l'Università Ca' Foscari Venezia, direttore del Centre for automotive and mobility innovation e dell'Osservatorio Tea

Perché chip non è cheap

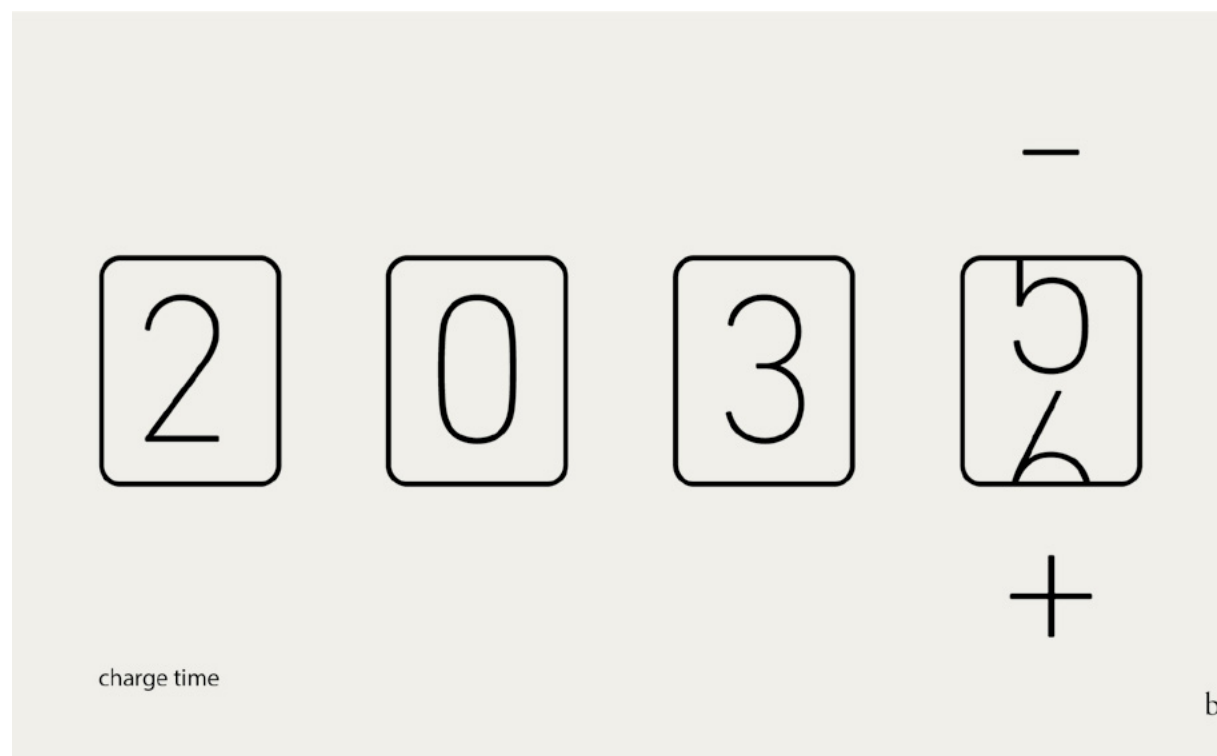
di ALESSANDRO ARESU

Consigliere scientifico di *Limes*

Catl, primo produttore al mondo di batterie per l'auto elettrica, e Byd, ormai protagonista dell'automotive mondiale, sono la dimostrazione del trionfo della Cina nel settore della mobilità. Mentre Bruxelles si impegnava a stabilire delle date simboliche in cui materializzare il passaggio alla mobilità elettrica, senza considerare il contesto e le scelte dei consumatori, la Repubblica Popolare Cinese sosteneva l'intera supply chain dell'automobile, dall'estrazione dei materiali e chimica per il loro trattamento passando per la batteria, l'elettronica e il prodotto finale attraverso i sussidi ma soprattutto la leva del proprio mercato

Nel 2022, nel mio libro *Il dominio del XXI secolo. Cina, Stati Uniti e la guerra invisibile della tecnologia* ho analizzato la competizione tra Pechino e Washington attraverso due filiere paradigmatiche: l'industria dei semiconduttori e quella della nuova mobilità. Siamo ormai giunti al 2025, l'anno indicato dal piano Made in China 2025, in cui la Repubblica Popolare Cinese si è data obiettivi ambiziosi per il primato e l'autonomia in entrambe le filiere. Il contesto del 2025 conferma l'interpretazione del mio libro: mentre gli obiettivi ambiziosi di Pechino sulla microelettronica non saranno del tutto conseguiti, anche per via della conflittualità con gli Stati Uniti, la mobilità elettrica rappresenta un trionfo della Cina perfino superiore alle aspettative del Partito comunista cinese.

Nell'ultimo decennio abbiamo vissuto l'ascesa di aziende come Catl (Contemporary amperex technology Co. Limited), primo produttore al mondo di batterie per l'auto elettrica, e l'ascesa di un'azienda come Byd (Build your dreams), protagonista dell'automotive mondiale la cui capacità era stata già colta da Warren Buffett e Charlie Munger più di 15 anni fa ma che è stata sottovalutata dai suoi concorrenti. La Cina ha sostenuto l'intera *supply chain* dell'automobile,



dall'estrazione di materiali, alla chimica per il loro trattamento, passando per la batteria, l'elettronica e il prodotto finale, attraverso i sussidi ma soprattutto la leva del proprio mercato. Viviamo già in un mondo in cui la capacità cinese ha fatto la differenza. Byd fa già gli spot con Lorella Cuccarini, sponsorizza i grandi eventi calcistici europei, è presente con i suoi prodotti in piazza Duomo a Milano.

Come siamo arrivati qui? Come ho spiegato nei miei libri e saggi, possiamo considerare tre elementi: l'inevitabile (o quasi), gli errori delle imprese, gli errori degli attori pubblici. Primo punto: l'enorme crescita del mercato cinese, an-

Ora il limite del 2035 non sarà rispettato e sarà probabilmente rimosso. Come affermato da tempo da diverse figure d'impresa in Italia, che lo si faccia presto e senza ipocrisie. Tuttavia, anche quando questo famigerato limite del 2035 sarà accantonato, gli altri aspetti del primato cinese e del contesto competitivo resteranno tutti sul tavolo, e sarà davvero difficile per le aziende europee vincere queste sfide_

cinesi. Hanno pagato dividendi eccessivi invece di investire. In particolare, l'attenzione per nuove modalità produttive e per l'elettronica è stata di sicuro inadeguata rispetto all'ampiezza delle sfide e della competizione. È all'interno di questi errori grossolani delle aziende, che adesso vengono pagati dai lavoratori, che si sono intrecciate le prospettive del cosiddetto Green deal a livello europeo, il programma agitato nel 2019 e nel 2020 come una clava in grado di costruire una "Europa geopolitica" nella prima Commissione guidata da Ursula von der Leyen. Nel contesto competitivo che abbiamo descritto, sono state inserite misure burocratiche all'insegna della sostenibilità che hanno reso più difficile per le aziende della filiera operare in Europa e rafforzare la capacità produttiva. La dimensione industriale della transizione ecologica è stata sottovalutata. Non si è compreso il ruolo centrale dell'elettronica per l'auto, tanto per la tenuta delle stesse realtà dell'industria dei *chip* che operano in Europa, quanto per l'accelerazione della competizione sulla guida autonoma e sull'intelligenza artificiale, in cui Tesla e gli attori cinesi sono fortemente impegnati. A Bruxelles, ci si è concentrati su date simboliche in cui materializzare il passaggio alla mobilità elettrica, senza tenere in considerazione il contesto e le scelte dei consumatori.

Ora, il limite del 2035 non sarà rispettato e sarà probabilmente rimosso. Come affermato da tempo da diverse figure d'impresa in Italia, che lo si faccia presto e senza ipocrisie. Basta con questa pantomima inutile. Tuttavia, bisogna essere sinceri: anche quando questo famigerato limite del 2035 sarà accantonato, gli altri aspetti del primato cinese e del contesto competitivo che ho indicato resteranno tutti sul tavolo, e sarà davvero difficile per le aziende europee vincere queste sfide.

che per via delle capacità della Repubblica Popolare nella *supply chain* elettronica, sarebbe stata comunque intercettata da attori interni. Questo ci lega al secondo punto, gli errori delle industrie europee dell'*automotive*. Queste aziende sono state vittime di quella che possiamo chiamare "l'illusione di essere la Ferrari". Chi ha investito dall'inizio nel mercato cinese, come Volkswagen, traendovi importanti profitti, ha creduto – e scritto sulle sue previsioni di conti – che la crescita del mercato avrebbe continuato ad avvantaggiarli. Hanno creduto di avere prodotti o marchi quasi inattaccabili – appunto come la Ferrari – e hanno sottovalutato le capacità

La Cina e il fattore Trump

di RITA FATIGUSO

Giornalista de *Il Sole 24 Ore*

Davanti alla svolta americana è probabile che quei Paesi, come l'Italia, che da tempo chiedono a Bruxelles la rinegoziazione degli obiettivi del Green deal trovino nuovi spazi di manovra. La Cina ha promesso di diventare carbon free entro il 2060, ha spinto sulle tecnologie innovative, ha adottato il programma decennale Made in China 2025 per migliorare la qualità dei suoi prodotti. L'Europa si è data regole green particolarmente stringenti che, tuttavia, stanno penalizzando interi settori industriali con la perdita di migliaia di posti di lavoro

La raffica di decisioni adottate dal presidente americano Donald Trump, al suo secondo mandato, sarebbe piaciuta al teorico della distruzione creativa Joseph Schumpeter.

Due mosse, in particolare, potrebbero avere un peso straordinario sulle dinamiche industriali globali: l'uscita degli Stati Uniti dall'Organizzazione mondiale della sanità e dall'accordo di Parigi, il trattato stipulato tra gli Stati membri della Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici per la ridurre, a partire dal 2020, l'emissione di gas serra e per incentivare la finanza verde.

Questi due capisaldi delle politiche globali per salvare il pianeta implicano obiettivi strategici particolarmente onerosi in vista di una transizione che – come è noto – è in grado di alterare gli equilibri economico commerciali mondiali.

La doppia defezione scompagina le carte sul fronte della lotta al cambiamento climatico e sulla produzione sostenibile. La Cina ha promesso di diventare carbon free entro il 2060, ha spinto sulle tecnologie innovative, ha adottato il programma decennale Made in China 2025 per migliorare la qualità dei suoi prodotti. L'Europa si è data regole green particolarmente stringenti che, tuttavia, stanno penalizzando interi settori industriali con la perdita di migliaia di posti di lavoro. Davanti alla svolta americana è probabile che quei Paesi, come l'Italia, che da tempo chiedono a Bruxelles

la rinegoziazione degli obiettivi del Green new deal trovino nuovi spazi di manovra.

Come è evidente, la priorità di Donald Trump è soprattutto quella di proteggere l'industria locale, il presidente ha dichiarato guerra alle lavatrici cinesi e sudcoreane con tariffe al 25%, e minaccia dazi del 60% su tutti i prodotti Made in China. Troppo tardi, forse. Lo vediamo anche in Italia, in Lombardia, dove il polo degli elettrodomestici è in profonda crisi, dopo le ben note difficoltà di Beko (Whirlpool) ed Electrolux, la Candy di Brugherio ha appena interrotto la produzione di lavatrici.

L'auto, specie quelle elettriche sfornate dalle fabbriche cinesi robotizzate a costi ridotti, sono il grande problema sul tavolo da risolvere quanto prima. Perché per la prima volta nella storia della Cina quest'anno le auto elettriche dovrebbero superare quelle tradizionali, del resto nel 2023 ne sono state vendute oltre sei milioni (+22% rispetto al 2022); nel 2023 la Cina ha prodotto in tutto 7,7 milioni di veicoli elettrici contro 3,3 e 1,6 milioni prodotti da Europa e Stati Uniti.

Il 31 ottobre scorso sono entrati ufficialmente in vigore i nuovi dazi imposti dalla Commissione europea sull'importazione di auto elettriche cinesi. Decisione sofferta, adottata dopo lunghe trattative, con tassazione di valore differente per ciascun marchio, a seconda che abbia o meno collaborato alle indagini svolte dall'Unione europea, andandosi ad aggiungere all'imposta del 10% già in essere. Si va da un minimo del 17,8% a un massimo del 35,3%. Alcune macchine vendute in Europa potranno essere costrette a pagare un dazio totale fino al 45,3%, costringendo i produttori ad aumentare i prezzi. La decisione vale per auto elettriche prodotte in Cina da costruttori cinesi o da costruttori europei in Cina, ma non a quelle prodotte in Europa, e come sappiamo Byd è in *pole position* per produrre in Ungheria. Tutto ciò dimostra quanto l'industria europea non si sia preparata per tempo a un simile cambiamento indotto dall'accelerazione del mercato cinese e quanto sia difficile oggi recuperare il tempo perduto.

USA_Che succede tra il tycoon e Stellantis?

"Oggi metteremo fine al Green new deal e revocheremo l'obbligo delle auto elettriche e salveremo la nostra industria automobilistica". Le parole di Donald Trump, nel suo ritorno, potrebbero cambiare le sorti di Stellantis, protagonista di rilievo nella politica industriale americana. Promuovendo il ritorno al petrolio e sostenendo il manifatturiero locale, il nuovo presidente mira a rafforzare la produzione interna. Nell'incontro a Washington tra Elkann e Trump, Stellantis ha annunciato nuovi investimenti. La casa automobilistica è la prima fra i grandi costruttori ad aver preso l'iniziativa negli Stati Uniti dopo il cambio di amministrazione.



La distruzione creativa che viene dall'ovest potrebbe portare a un cimitero di macchine invendute in Cina, Paese che vanta ancora oggi suo malgrado un *surplus* commerciale rispetto al resto del mondo che non accenna a diminuire.

Questo è il vero spauracchio del mondo occidentale, la dipendenza commerciale dalla Cina che dazi del 60%, da aggiungere ai 300 miliardi di dollari all'anno già inflitti dallo stesso Donald Trump e mai cancellati dal successore Joe Biden, non potranno facilmente attenuare. La bilancia commerciale di dicembre segnala che le esportazioni dalla Cina sono aumentate del 10,7% su base annua a fine 2024, superando le previsioni di mercato del 7,3% e accelerando rispetto a un aumento del 6,7% nel mese precedente. Per il nono mese consecutivo le spedizioni crescono al

valore più grande in tre anni anche grazie al fatto che alcuni produttori hanno anticipato gli ordini in previsione di ulteriori tariffe, in particolare dagli Stati Uniti, in attesa delle decisioni della Casa Bianca. Le esportazioni sono cresciute proprio in direzione di Stati Uniti (15,6%), Corea del Sud (4,0%), Taiwan (14,1%), l'Unione europea (8,8%) e l'Asean (18,9%). Per l'intero anno corso, le vendite sono aumentate del 5,9% a 3,58 trilioni di dollari, in *pole position* prodotti meccanici ed elettrici (7,5%), prodotti agricoli (4,1%), prodotti in plastica (5,4%), tessili (5,7%), alluminio greggio e materiali in alluminio (15,2%), prodotti rari terra (6%), mobili e loro parti (5,8%). Davanti a queste cifre e alle decisioni in cantiere, forse la ridefinizione dei rapporti di forza economico industriali globali è appena iniziata.

Ma i dazi non basteranno

di ANDREA GIURICIN

Ceo di Tra consulting ed economista dei trasporti Unimib

Il mercato automobilistico italiano fatica a rialzarsi: volumi di vendita e produzione restano ai minimi storici, a cui si aggiunge anche l'obbligo europeo dell'elettrico. Intanto l'Europa si scontra con la concorrenza cinese, leader nell'elettrico con il 47% delle vendite globali e la previsione di raggiungere il 57% nel 2025. I dazi verso la Cina non risolvono i problemi di costo e di tecnologia europei, ma c'è l'urgenza di affrontare il cambiamento in atto nel settore automotive con una strategia complessiva del Paese, dal tema tassazione fino a quello logistico

Il settore *automotive* in Italia continua a mostrare segnali di debolezza, in quanto il numero di vendite di autoveicoli è stato molto vicino ai minimi storici. Nel 2024 si è ancora a circa 15 punti percentuali dai valori del 2019 e rispetto al 2007 mancano all'appello circa 935mila auto in valore assoluto.

Se dal lato delle vendite la situazione italiana è complessa, dal lato produzione non si è in una posizione molto migliore. Se guardiamo i dati storici, l'Italia è ormai stabilmente sotto il milione di veicoli prodotti, distantissima non solo da Spagna o Francia, ma ormai anche sotto i livelli della Repubblica Slovacca. In tutto questo tsunami c'è da aggiungere un'altra tempesta legata ai cambi regolatori in corso nel mondo *automotive* che impongono una transizione all'elettrico che il consumatore italiano, per adesso, fa fatica a digerire.

Nel mercato dell'automobile sembra che il *new normal* sia molto difficile, con volumi di vendita bassi (rispetto ai valori storici) e con una bassa penetrazione dell'elettrico, almeno in Italia. È vero che in altri Paesi la penetrazione all'elettrico è sicuramente maggiore, ma in generale la transizione non è facile in Europa come dimostra anche l'andamento di colossi del settore come Stellantis o Volkswagen.

Proprio il gruppo tedesco continua a soffrire con la chiusura dei primi stabilimenti in Germania, mentre Stellantis mostra addirittura una caduta del fatturato.

Il quadro, tuttavia, è molto diverso. Qui giusto due numeri per comprendere meglio.

Se guardiamo il mercato, la quota del gruppo Stellantis sta calando in maniera importante sia in Europa che negli Stati Uniti (i due mercati principali per gli italo-francesi).

Anno su anno (YoY) per Stellantis stiamo parlando del -18% in termini di ricavi nel terzo trimestre. Solo per comparazione, nello stesso periodo, Volkswagen ha visto incrementare i ricavi del 2,8%.

Non tutti gli operatori vivono le stesse difficoltà. Addirittura in Italia, si registra un calo dall'8,6% di Bev e Phev del 2023 al 7,5% per quanto riguarda il 2024. Tutto questo mentre l'obbligo europeo all'elettrico, con data 2035, si avvicina inesorabile e i consumatori italiani sembrano oggi non essere pronti a questo cambiamento epocale.

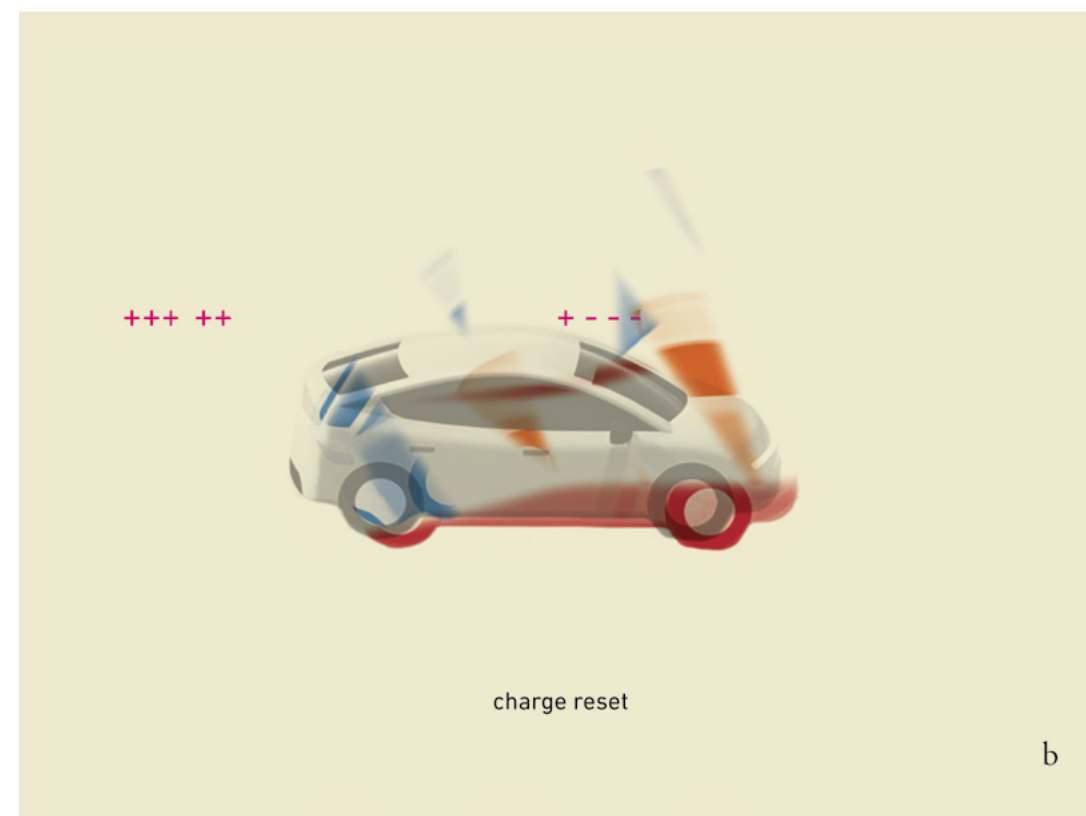
Il dato italiano è distante da diversi Paesi europei, anche se bisogna ricordare che non tutti i mercati hanno avuto un andamento positivo per l'elettrico. C'è da sottolineare che la spinta cinese all'elettrico è davvero molto grande, dato che nel 2024 si sono venduti nel Paese dell'Estremo oriente 10,9 milioni di automobili Bev e Phev.

Questo dato è impressionante perché è pari al 47% della quota complessiva di autovetture vendute in Cina e la stima per il 2025 è quella di raggiungere il 57% di *market share* per l'elettrico.

C'è da ricordare che l'Unione europea ha introdotto dazi contro le vetture elettriche prodotte in Cina perché si ritiene che questi produttori abbiano ricevuto aiuti dal governo cinese.

In Cina la corsa continua, in un Paese che è partito molto presto nella corsa all'elettrico e in cui la regolazione da anni incentiva questo cambiamento epocale. Nel corso dell'ultimo anno le sole automobili Nev sono cresciute di 3,2 milioni di vendite, con una caduta di due milioni per quelle con i motori tradizionali. Il mercato è cresciuto anche perché c'è da sottolineare che in Cina vi sono incentivi all'acquisto per le automobili dovuti al fatto che l'economia non riesce più a

«In Cina, un Paese che è partito molto presto sull'elettrico, la corsa continua. La regolazione di Pechino da anni incentiva questo cambiamento epocale dall'endotermico all'elettrico. Il punto di domanda relativo è: se il mercato cinese dovesse entrare in crisi, quali potrebbero essere gli effetti anche per i mercati globali, dato che ormai questo mercato vale per circa un terzo a livello globale?»



crescere come nei decenni precedenti per via delle bolle in essere (quella del debito delle aziende pubbliche e soprattutto la bolla immobiliare). Questi incentivi stanno sostenendo il mercato *automotive* (soprattutto elettrico) e continueranno a farlo anche nel 2025. Il punto di domanda relativo è: se il mercato cinese, che vale per circa un terzo a livello globale, dovesse entrare in crisi, quali potrebbero essere gli effetti anche per i mercati globali? Nel mondo la Cina conta per circa 11 dei 17 milioni di automobili elettriche vendute e il mercato europeo è ancora ben distante da questi numeri. C'è dunque da tenere in mente che

siamo di fronte a cambiamenti davvero rilevanti e che l'Italia, un Paese storicamente grande produttore di componentistica (più che produttore di automobili ormai), rischia di trovarsi in grande difficoltà poiché le auto elettriche hanno molte meno componenti. I dazi verso la Cina non risolvono i problemi di costo e di tecnologia italiani (ed europei) e bisognerebbe affrontare il cambiamento in atto nel settore *automotive* con una strategia complessiva del Paese, dal tema tassazione fino a quello logistico.

La corsa contro il tempo

GIANLUCA ZAPPONINI

Giornalista *Formiche.net*

L'industria dell'auto europea non è ancora pronta, se mai lo sarà, a una riconversione industriale quasi antropologica. Anche perché i sussidi alla mobilità elettrica non sono così elevati e manca ancora un'infrastruttura di ricarica continentale all'altezza della sfida. La prova è negli accorati appelli, Italia in primis, fatti pervenire a Bruxelles affinché parte del Green new deal venisse smontato, a cominciare dalle scadenze per le alimentazioni tradizionali. Il ritorno di Trump può sparigliare le carte e nel frattempo Bruxelles potrà lavorare di dazi e compattarsi su una posizione comune

C'era una volta la Germania grande, grossa e forte, con un'industria automobilistica in grado di spostare di diversi metri gli equilibri commerciali globali. Volkswagen, Porsche, Bmw, Mercedes, dall'Europa dettavano un po' legge in tutto il mondo, sfidando in campo aperto i giganti americani, francesi e le ben più blasonate case britanniche, oltre a fungere da motrice dell'economia europea, fucina di posti di lavoro e sbocco per le imprese della componentistica italiana. E che in Germania, come del resto in tutto il Vecchio continente, l'auto sia sempre stato un affare di Stato, lo dicono i numeri che, come sempre, aiutano a dare la cifra del discorso. Al di là delle Alpi l'industria delle quattro ruote dà lavoro a oltre 770mila persone e vale circa il 5% del Prodotto interno lordo del Paese. Ancora, le vendite di vetture e componenti per veicoli Made in Germany valgono oltre il 17% delle esportazioni tedesche nel mondo, con la Cina come prima destinazione. Non può stupire, dunque, che nei decenni post-riunificazione, l'auto sia diventata un elemento fondamentale dell'identità nazionale tedesca, l'orgoglio industriale della Germania. Fin qui la storia, piuttosto bella. Ora c'è un presente da gestire e un futuro da scrivere. Sì, perché oggi, di quell'invincibile armata teu-

tonica rimane ben poco. Nota per il lettore, il problema non è solo tedesco, ma va inquadrato su scala continentale. La Germania è infatti solo un epicentro di una crisi esistenziale, ancor prima che industriale, che si è rapidamente propagata a quasi tutte le economie dell'Ue. La Francia, tanto per dare altri numeri, ha chiuso il 2024 con immatricolazioni in calo del 3,2%, facendo addirittura peggio di quel mercato tedesco scivolato dell'1% e dell'Italia (-0,5%). Meno male che Berlino ha schivato guai peggiori, raggiungendo sul finire dell'anno appena concluso un accordo *in extremis* tra Volkswagen e i potentissimi e temibili sindacati tedeschi, che da giorni marciavano intorno al quartier generale di Wolfsburg. Magra consolazione, perché il problema c'è e non sarà certo una vertenza finita bene a risolverlo. Le radici di questa pandemia industriale su quattro ruote, che ha contagiato anche l'Italia e il suo unico costruttore rimasto a produrre veicoli sul suolo nazionale, Stellantis, hanno nome e cognome. Tanto per cominciare, da quando l'Europa ha avviato nel 2022, in reazione all'invasione dell'Ucraina, lo sganciamento dal gas russo, la Germania ha assistito alla fine di un equilibrio essenziale per la propria industria: la disponibilità di energia a basso prezzo garantita dalle forniture del Cremlino controbilanciava infatti fino a quel momento l'elevato costo del lavoro tedesco. Le bollette sono schizzate e le fabbriche teutoniche non hanno retto. Poi c'è l'altro fattore, e qui il discorso si allarga, improvvisamente. Con il Green new deal la Commissione europea ha posto vincoli piuttosto stringenti alle case europee, come accantonare il motore endotermico, benzina o diesel fa poca differenza, entro il 2035. E si sa, in ottica industriale, dieci anni sono un battito di ciglio. I costruttori, forse giunti impreparati a una simile svolta, prese dal panico hanno puntato le loro forze sull'auto elettrica, ma il cui mercato in Europa è ancora tutto da

Il costruttori europei vivono il loro momento più difficile da decenni a questa parte. Tutto è partito dalla Germania, ma il contagio si è presto diffuso. Il ruolo del Green deal, l'attacco frontale della Cina e una via d'uscita che va trovata a tutti i costi. In ballo c'è la sopravvivenza industriale, oltre che migliaia di posti di lavoro. Ma per recuperare il terreno perso fin qui dalle case automobilistiche europee, ce ne vorrà_



decifrare. Ancora una volta, i numeri aiutano a mettere a fuoco. Sul versante delle immatricolazioni di veicoli *green*, il 2024 si è chiuso in calo del 5,9% a 1,45 milioni di auto (-10% solo a dicembre). Ma, rovescio della medaglia, le auto verdi si confermano la terza scelta più popolare con una quota di mercato del 13,6%, superando i diesel che scendono all'11,9% con vendite in calo dell'11,4% a 1,27 milioni di auto. Tutto, ancora, troppo vago. Ma ce n'è abbastanza per una prima conclusione: l'industria dell'auto europea non è ancora pronta, se mai lo sarà, a una riconversione industriale quasi antropologica. Anche perché i sussidi alla mobilità elettrica non sono così elevati e manca ancora un'infrastruttura di ricarica continentale all'altezza della sfida. La prova è negli accorati appelli, Italia *in primis*, fatti pervenire a Bruxelles affinché parte del Green new deal venisse smontato, a cominciare dalle scadenze per le alimentazioni tradizionali. Finita qui? Nemmeno per sogno. In questo frangente così difficile, ci ha messo del suo la Cina. Il Dragone, con la sua punta di diamante Byd (ma non è l'unico costruttore a minacciare il continente)

e forte di un sostegno statale dalla portata impareggiabile con l'Europa, sta progressivamente cannibalizzando il mercato. Anzitutto vendendo veicoli elettrici a un prezzo inferiore tra il 30 e il 40% rispetto ai mezzi usciti dalle fabbriche europee. E, secondo, stringendo accordi con diversi governi e costruttori per aprire da una parte siti produttivi *in loco*, è il caso dell'Ungheria, o produrre dall'altra auto cinesi in terra europea, come dimostrano i tentativi messi in atto da Stellantis con il suo partner industriale cinese, Leapmotor. Un'aggressività, quella di Pechino, destinata a durare. Nel 2025 il parco circolante cinese, infatti, potrebbe assistere al clamoroso sorpasso dell'elettrico sull'endotermico. Il che significa che, con un mercato saturo, le case del Dragone riverseranno molti dei loro veicoli oltre confine, aumentando il *pressing* della concorrenza. Certo, il ritorno di Donald Trump alla Casa Bianca può sparigliare le carte, accelerando la riscrittura del Green new deal e nel frattempo Bruxelles potrà lavorare di dazi e compattarsi su una posizione comune. Ma per recuperare il terreno perso fin qui dalle case europee, ce ne vorrà.

Un elogio umanistico dell'uomo



In cosa consiste la dignità dell'uomo? Per Giovanni Pico dei conti della Mirandola (Mirandola, 24 febbraio 1463-Firenze 17 novembre 1494), autore di una *Orazione sulla dignità dell'uomo* (1486) non vi è dubbio: è il suo essere libero, cioè il suo essere in grado di progettarsi e autodeterminarsi, di decidere su se stesso e sulla sua vita, di scegliere.

Pico, che fu un giovane precocissimo, impegnato negli studi e nell'attività pubblica sin da giovanissimo, aveva convocato a sue spese un importante concilio che si sarebbe dovuto tenere a Roma nel 1486. A fare da base per la discussione dovevano essere 900 tesi che lui stesso aveva steso. Esse furono però giudicate in parte eretiche, tanto che il concilio non si tenne più. Alle tesi Pico aveva premesso un celebre discorso, che è appunto la *Oratio*, che divenne in poco tempo un testo fondamentale di discussione e anche oggetto di critiche e opposizioni in ambito umanistico.

Ciò che contraddistingue l'uomo è il libero arbitrio, cioè la libertà. Che è libertà di creare e innovare, se stesso e il mondo che lo circonda, che pertanto domina. La differenza fra l'uomo e Dio,

pur nella comune capacità di creare e agire liberamente, è che Dio crea dal nulla, *ex nihilo*, e l'uomo a partire dal materiale che Dio stesso ha messo a sua disposizione. L'uomo è propriamente artefice, architetto, demiurgo, non creatore. Sul concetto di libero arbitrio, eredità viva della tradizione cristiana, Pico della Mirandola costituisce il suo elogio "umanistico" dell'uomo.

DISCORSO SULLA DIGNITÀ DELL'UOMO

"Adamo, non ti ho dato una stabile dimora, né un aspetto tuo proprio, né alcuna specifica prerogativa, affinché tu abbia possiede, secondo il tuo desiderio e la tua volontà, quella dimora, quell'aspetto, quella prerogativa che avrai scelto da te stesso".

(Pico della Mirandola, *Discorso sulla dignità dell'uomo*)

L'uomo è qualcosa di specifico all'interno dell'universo intero proprio perché manca di una pre-determinazione: è talmente libero che sta a lui scegliere che cosa fare di se stesso, che tipo di sorte predisporre per se stesso o per la sua vita. Considerazioni simili, svolte in un altro contesto e con altri e più filosofici strumenti concettuali, saranno fatte proprie, in pieno Novecento, dal Sartre esistenzialista, tutto teso a definire il posto e il ruolo dell'uomo nel mondo. E non a caso egli parlerà, per il suo pensiero, di umanismo (suscitando la reazione critica di Heidegger). Nel filosofo francese scomparirà però del tutto il riferimento a Dio: a creare dal nulla sarà l'uomo, ovvero sul nulla sarà fondata la stessa libertà umana. Per l'umanista e cristiano Pico il nulla era invece da considerarsi come un concetto-limite, l'indice della nostra impossibilità di spiegarci la creazione divina. Dire che Dio crei dal nulla e che prima di lui non c'era il nulla è un parlare per metafora. In verità, è Dio stesso a creare l'essere e il tempo, a essere anzi l'Essere.

*Filosofo

L'economia del diavolo

"Se fossi il demonio e volessi conquistare il mondo dal punto di vista economico, punterei a creare un sistema che sembri offrire prosperità ma che, in realtà, intrappoli le persone in una condizione di dipendenza e insicurezza (...): promuovere il debito universale: farei in modo che le persone e le nazioni si indebitino sempre di più. Spingere i consumatori a comprare beni e servizi a credito, inducendoli a vivere oltre le proprie possibilità. Le banche e le istituzioni finanziarie diventerebbero gli strumenti del mio potere, offrendo prestiti facili e accessibili, ma a condizioni che rendano impossibile il rimborso senza sacrifici a lungo termine. Interi stati finirebbero per essere controllati da organizzazioni finanziarie sovranazionali e da debiti insostenibili. Sostenere la concentrazione della ricchezza: creerei un sistema in cui una piccola élite possiede la maggior parte della ricchezza, mentre la maggioranza della popolazione rimane in condizioni di precarietà. Questo squilibrio alimenterebbe la frustrazione e l'impotenza delle masse (...) Incentivare il consumismo sfrenato: continuerei a promuovere una cultura del consumismo, spingendo le persone a comprare beni superflui e a misurare il proprio valore in base al possesso di oggetti materiali. Farei in modo che il *marketing* e la pubblicità promuovano, costantemente, l'idea che la felicità sia legata all'acquisto di nuovi prodotti, creando una dipendenza psicologica da questo ciclo consumistico (...) Creare instabilità economica ciclica: promuoverei bolle speculative



e crisi economiche periodiche, per mantenere la popolazione in uno stato di incertezza costante. Durante le crisi, le persone perderebbero i propri risparmi, il lavoro o la casa, costringendole a dipendere, ulteriormente, da prestiti o aiuti. (...) Svalutare il lavoro e la dignità del lavoratore: favorirei un mercato del lavoro sempre più precarizzato, dove i diritti dei lavoratori vengono, progressivamente, ridotti. Incentiverei la delocalizzazione della produzione verso Paesi con costi di manodopera più bassi, peggiorando le condizioni di lavoro e portando a una disoccupazione crescente nei Paesi più sviluppati. Le persone verrebbero costrette a competere tra loro per lavori mal pagati e temporanei, perdendo ogni sicurezza economica e dignità personale. Distruggere le piccole imprese: favorirei la crescita di monopoli e grandi multinazionali che eliminerebbero, progressivamente, la concorrenza delle piccole e medie imprese. Le persone si troverebbero costrette a dipendere da un numero sempre

più ristretto di grandi aziende per l'accesso a beni e servizi essenziali (...) Sfruttare l'automazione senza responsabilità sociale: con l'avanzamento dell'intelligenza artificiale e dell'automazione, incoraggerei le imprese a sostituire il lavoro umano con macchine, senza preoccuparsi delle conseguenze sociali. Milioni di persone perderebbero il lavoro e non avrebbero alternative economiche. La tecnologia sarebbe usata non per liberare le persone dalla fatica, ma per renderle inutili e marginalizzate, aumentando la dipendenza da sussidi governativi o privati. Indebolire le valute e destabilizzare i mercati finanziari: utilizzerei strumenti finanziari complessi come derivati, criptovalute non regolamentate e speculazione per minare la stabilità delle valute nazionali. Questo creerebbe inflazione, svalutazione e incertezza nei mercati, costringendo le persone a investire in *asset* rischiosi o a subire la perdita del potere d'acquisto. Favorire l'evasione fiscale e la corruzione: farei in modo che le grandi aziende e i ricchi possano eludere il fisco tramite paradisi fiscali e meccanismi legali, mentre la classe media e i poveri si ritroverebbero a pagare una quota sproporzionata delle tasse. La corruzione dilagherebbe nelle istituzioni economiche e politiche, creando un sistema in cui il denaro e le connessioni contano più del merito". Questa è la sintesi dell'interrogazione a ChatGpt di UDN. Anche chi non crede al Diavolo converrà che questi processi sono in atto. E come chiamare chi li promuove o non fa nulla per ovviarvi, traendone profitto? Diabolico...

Roma e il Giubileo, futuro anteriore

Il Giubileo mette l'Italia, per un anno, sotto gli occhi del mondo regalando a tutti la possibilità di fare un'“esperienza di futuro”; nello stesso intervallo di tempo Roma assurge a centro della comunicazione oltre che del cattolicesimo, assurgendo a capitale universale. Ecco perché l'Anno santo rappresenta un momento privilegiato per osservare storia e destino della città eterna.

Solo in questo contesto possiamo cogliere la sostenibilità di aver ingaggiato una campagna di restauri e innovazioni costruttive, proiettandoci nel futuro. Certo questi eventi non hanno goduto di un *battage* comunicativo capace di accompagnare i cittadini su quanto Roma avesse bisogno di interventi; ma da oltre duemila anni essa racconta una dinamica architettonica senza precedenti, sempre implementando la geografia artistica e quella urbanistica. Retrospectivamente, sembra sconcertante che tutto si potesse fermare per dolorosi ma congiunturali danni soprattutto alla mobilità: avrebbe significato pretendere che una città come questa sia solo dei romani di oggi. Ma il rozzo tentativo di “sequestro privato” di un giacimento di significati si porrebbe come un attentato all'identità e alla cultura di Roma.

Lo stesso sentimento occorre difendere e nutrire nei confronti dei Romei, quei pellegrini che, in particolare dal 1300, considerano una meta di arrivo, talvolta anche esistenziale, la tomba di Pietro e

GIUBILEO

La parola “Giubileo” deriva dal termine ebraico *yōbēl*, che indicava il corno di montone utilizzato per annunciare l'inizio di un anno speciale nella tradizione ebraica. Nel cristianesimo, il concetto venne adattato e reinterpretato in chiave religiosa, diventando un tempo di penitenza e rinnovamento spirituale.

Il primo Giubileo cristiano fu indetto da Papa Bonifacio VIII nel 1300. Con esso, il pontefice promise indulgenze plenarie a chi visitava le basiliche principali di Roma e compiva atti di devozione. L'iniziativa riscosse un successo straordinario, attirando pellegrini da tutta Europa e sancendo Roma come centro spirituale e meta di pellegrinaggio mondiale. Da allora il Giubileo è diventato un evento ricorrente, con cadenza inizialmente secolare, poi ogni 25 anni.

Roma, cuore pulsante del cattolicesimo, è il palcoscenico privilegiato del Giubileo. Le sue basiliche principali – San Pietro, San Giovanni in Laterano, Santa Maria Maggiore e San Paolo fuori le mura – sono le tappe fondamentali del pellegrinaggio.

Il Giubileo, nel corso dei secoli, ha rappresentato molto più di un evento religioso. È stato un momento di aggregazione, di rinnovamento culturale e di riflessione sul ruolo della fede nella società.

le fantastiche costruzioni fondative del cattolicesimo. È il segno di un'appartenenza che trasforma questi cittadini del mondo in veri e propri “romani vocazionali”. Certo, la preparazione non è stata adeguatamente assistita dall'informazione, spesso vittima di un tendenziale attacco alle istituzioni di cui l'Italia del giornalismo sembra ingorda. Ora però, siamo al giro di pagina, che aiuta a ricordare che Roma è sempre cambiata con i Giubilei; basta alzare gli occhi per rendersene conto. L'opinione pubblica, inevitabilmente appiattita sull'oggi, si interroghi su cosa avrebbe significato difendere lo *status quo*, e sulla miopia di quanti prima dei lavori consideravano soddisfacente la vita quotidiana di una metropoli non sottoposta a correzioni e costruzioni nuove. Una mitica frase di Goethe, portatrice di un'anticipazione culturale dell'idea di Europa, ci ricorda che essa “si è costituita pellegrinando”. È come se questo motto parlasse anche di Roma. Diventa possibile, così, individuare nei molti cantieri stradali che in questi mesi hanno “rivoluzionato” i percorsi degli uomini di oggi, afflitti dalla frenesia e dall'urgenza del presente, le linee di una più profonda e distesa “viabilità dello spirito”, quasi per avvicinarci a una visione verticale in grado di prescindere dal tempo. Se ne può fare esperienza soprattutto nei luoghi prossimi a San Pietro, a partire dai sottopassi rinnovati che accompagnano



il moderno viandante, quasi allegoricamente, a scendere sotto il livello stradale e poi risalire verso la luce e la bellezza, vivendo l'assoluta intensità di un luogo sacro ancora capace di convocare a sé gli uomini. Siamo di fronte al fenomeno descritto da una memorabile pagina di uno scrittore-viandante come Henry James: nella sua fastosa scrittura, la basilica di San Pietro “non ha rivali; anche per il profano costituzionale funziona; poche grandi opere d'arte hanno tenuto vivi più a lungo la curiosità e l'incessante interesse per la trascendenza”. Ma c'è di più. I rivoluzionari

storici francesi degli Annali, meno miopi dei comunicatori di oggi perché educati alla “lunga durata”, ci consegnano una frase lapidaria che definisce l'essenza immateriale e profonda di Roma: “Per essere, bisogna essere stati”. Mai una citazione poteva meglio descrivere una città che si offre al futuro, anche oltre l'anno giubilare, più attrezzata a vivere le interazioni urbane in una dimensione aperta al nuovo, alla valorizzazione dell'antico e allo spirito del tempo che verrà. Certo, serve pazienza per tornare alla “normalità” rispetto agli eventi straordinari; ma solo per un attimo pensiamo a quante

volte abbiamo detto, di fronte a emergenze tipo Covid, e per archiviarne l'angoscia per il nostro cuore, “niente sarà più come prima”. Ebbene questa frase, per una volta, può essere pronunciata in positivo. E nel flusso di una vicenda più grande dei singoli tasselli, il segno è quello di un cammino che ha come suo orizzonte la storia irripetibile di Roma.

*Professore emerito presso la Sapienza Università di Roma

C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA
A CUORE
LE GENERAZIONI
FUTURE

Progettiamo e realizziamo infrastrutture
per una mobilità sostenibile di persone e merci.
Accorciamo le distanze per lo sviluppo
e la crescita del nostro Paese.

fsitaliane.it



Gruppo FS

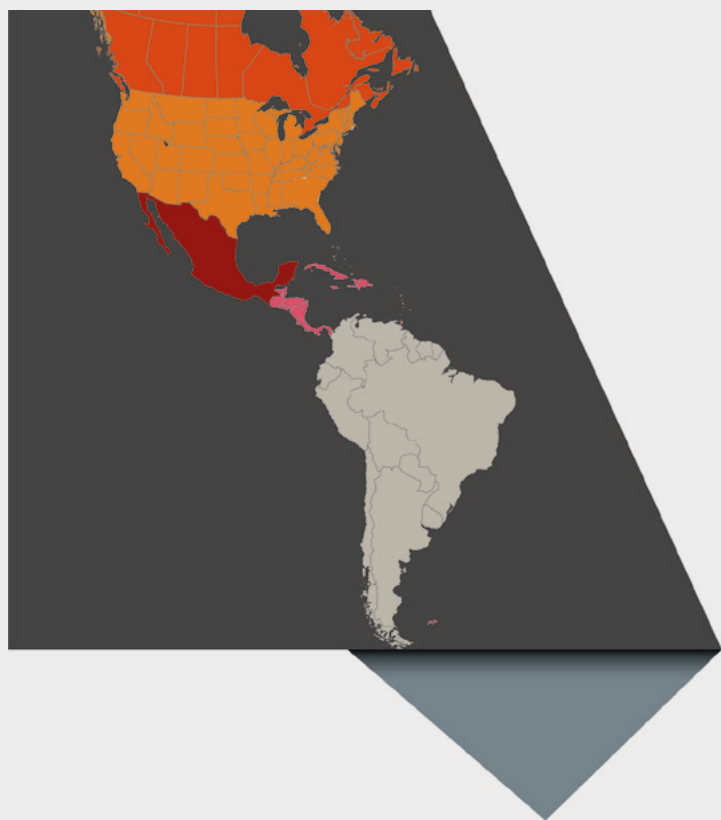
The Mobility Leader

E S
T E
R I -



**America Latina,
il continente ritrovato**

Cosa si muove tra i Paesi del Sud



di **FACUNDO ROBLES**

Program coordinator of the Wilson
center's Latin America program

La regione si trova in un momento critico, plasmata dalla *leadership* di due figure ideologicamente opposte, Javier Milei e Luiz Inácio Lula da Silva. Se il primo rafforza i legami con l'occidente, il secondo punta a proiettare il Paese sulla scena globale. Entrambi sostengono l'accordo con l'Unione europea, ancora in stallo, per le opportunità di crescita economica in un contesto globale difficile con tensioni tra liberalizzazione e cooperazione.

Gli stili di *leadership* contrastanti dell'argentino Javier Milei e del brasiliano Luiz Inácio Lula da Silva sottolineano il bivio ideologico e geopolitico in cui si trova il Sud America. Questi due leader incarnano visioni del mondo nettamente diverse, dando forma alla risposta della regione alle crescenti complessità globali.

Il presidente brasiliano, che rappresenta la dottrina diplomatica tradizionale del Brasile, sostiene il non allineamento in un'epoca di intensificazione della competizione globale. La sua amministrazione mantiene solidi legami sia con Washington sia con Pechino, sostenendo al contempo una maggiore inclusione delle medie potenze nella struttura di *governance* globale. In qualità di membro fondatore dei Brics e di leader del G20, le ambizioni di Lula vanno oltre l'influenza regionale, collocando il Brasile sulla scena globale. Tuttavia, i suoi tentativi di guidare iniziative regionali, come la mediazione della crisi del Venezuela dopo le elezioni di luglio, hanno rivelato i limiti del peso regionale del Brasile.

D'altro canto, il focoso presidente libertario argentino adotta un approccio nettamente diverso. La sua politica estera si allinea inequivocabilmente all'occidente, rifiutando i regimi autoritari di Cina e Russia ed esprimendo disagio per la loro influen-

za negli affari globali. Nonostante la sua chiara posizione ideologica, il suo impegno regionale rimane divisivo. La sua diplomazia conflittuale ha alienato le principali controparti a Brasilia, Bogotá, Città del Messico e Santiago, limitando la capacità dell'Argentina di svolgere un ruolo regionale costruttivo.

Le realtà economiche impongono vincoli pratici a queste differenze ideologiche. L'Argentina e il Brasile, nonostante i loro stili di *leadership* contrastanti, rimangono profondamente interconnessi dal punto di vista economico, il che pone una naturale base alle loro relazioni bilaterali. Entrambi i leader hanno espresso il loro sostegno all'avanzamento dell'accordo commerciale Mercosur-Unione europea, in fase di stallo. Questo storico patto ha il potenziale per ridefinire le relazioni commerciali tra Sud America ed Europa, offrendo opportunità di crescita economica in un contesto globale difficile. In particolare, Brasile e Argentina rappresentano insieme il 94% del Pil del Mercosur e il 92% della sua popolazione, evidenziando l'importanza economica del blocco.

Tuttavia, l'interesse comune di Milei e Lula per il successo del Mercosur nasconde tensioni più profonde. Lula vede il Mercosur come uno strumento di integrazione regionale, mentre la preferenza di



SUD AMERICA_Nuovi leader (ri)crescono

L'America Latina, terra ricca di opportunità, è tornata a giocare la partita insieme alle altre potenze mondiali. Con l'ascesa di Milei in Argentina e quella di Lula in Brasile, l'area è quanto mai rilevante oggi. Inoltre, dopo 25 anni di trattative, tra sospensioni e negoziazioni, l'Unione europea è tornata a sedersi al tavolo insieme ai Paesi del continente latino-americano (Mercosur), ma l'iter sembra essere lungo. Alcuni paesi europei sono perplessi del possibile impatto negativo sul settore agricolo. L'Italia, che ancora non è stata chiara, potrebbe rivelarsi decisiva per l'approvazione di quest'accordo.

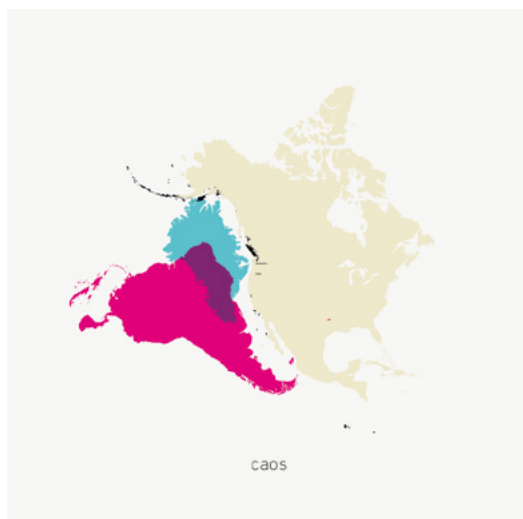
Ma non mancano le sfide. Prima fra tutte, il ritorno di Donald Trump alla Casa Bianca, insieme al nuovo segretario di Stato, Marco Rubio, crea preoccupazione. A partire dal discorso inaugurale con il cambio di nome del Golfo del Messico fino alla questione del Canale di Panama e il piano contro l'immigrazione irregolare, il presidente americano sembra aver mandato un chiaro messaggio ai governi dei Paesi latino-americani.

L'approfondimento dei legami economici della Cina, la ricerca di alleanze politiche da parte della Russia e la crescente presenza dell'Iran evidenziano il ruolo della regione come spazio conteso nella politica globale e la necessità di una *leadership* strategica. Con l'intensificarsi dell'impegno delle potenze esterne, la capacità del continente di affrontare queste sfide dipenderà dall'equilibrio tra cooperazione e competizione, sia all'interno della regione sia nelle relazioni con il resto del mondo

Milei per l'economia di libero mercato e il suo scetticismo nei confronti del multilateralismo potrebbero mettere a dura prova la coesione del blocco. Inoltre, la diplomazia esterofila di Milei, che privilegia i legami con gli Stati Uniti e l'Italia, contrasta nettamente con la preferenza di Lula per piattaforme internazionali più ampie come i Brics. Come notano Magariños e Figueiredo nell'analisi *Unneighborly: tensions between Argentina and Brazil*, l'efficacia del Mercosur non dipende solo dall'allineamento delle *leadership*. La capacità del blocco di superare le barriere commerciali tecniche e le inefficienze istituzionali determinerà la sua rilevanza in un'economia globale in rapida evoluzione. Sebbene il Mercosur sia riuscito a evitare la stagnazione, ora deve andare oltre i processi burocratici per offrire benefici tangibili ai suoi Stati membri.

L'importanza geopolitica dell'America Latina è sottolineata dal crescente interesse delle potenze esterne per la regione. L'approfondimento dei legami economici della Cina, la ricerca di alleanze politiche da parte della Russia e la crescente presenza dell'Iran evidenziano il ruolo della regione come spazio conteso nella politica globale. Queste dinamiche richiedono una *leadership* strategica, ma né Lula né Milei sembrano pronti ad assumere il ruolo di leader regionale.

L'attenzione di Lula gravita sulla *governance* globale e sulla lotta alla povertà e alle disuguaglianze sulla scena mondiale. Al contrario, Milei si è dimostrato più pragmatico di quanto ci si aspettasse inizialmente, come dimostra il suo rapporto con Xi Jinping. Tuttavia, continua a mantenere una retorica di rigida ideologia che suggerisce che è perennemente in modalità campagna elettorale. Ciò è in netto contrasto con l'approccio pragmatico alla base di molti dei suoi risultati e successi economici. Le questioni irrisolte in Venezuela rimangono punti critici. I tentativi diplomatici di Lula con Maduro non hanno ancora prodotto progressi significativi, mentre la posizione dura di Milei allontana l'Argentina da potenziali ruoli di mediazione. L'amministrazione Trump, compresa la recente conferma di Marco Rubio come segretario di Stato, segnala chiaramente un maggiore interesse degli Stati Uniti per l'emisfero, mentre la compe-



tizione geostrategica con la Cina si fa più accesa. La politica statunitense nei confronti dell'America Latina potrebbe cambiare in modo significativo e generare un certo livello di incertezza per quanto riguarda le relazioni commerciali ed economiche, influenzando sia le dinamiche interne della regione sia il suo approccio agli attori economici globali. Nonostante i loro approcci divergenti, Lula e Milei condividono alcuni punti in comune. Entrambi riconoscono l'importanza di approfondire i legami commerciali con la Cina e di garantire gli investimenti esteri per sostenere la crescita economica. Il loro sostegno reciproco a un accordo commerciale Mercosur-Ue potrebbe rappresentare un raro caso di collaborazione, sebbene le loro priorità di fondo differiscono.

Il Sud America si trova oggi in un momento critico, plasmato dalla *leadership* di due figure ideologicamente opposte. La forza istituzionale è essenziale per sostenere l'integrazione e gestire i conflitti, in particolare quando le differenze ideologiche tra i leader sono nette. Con l'intensificarsi dell'impegno delle potenze esterne, la capacità della regione di affrontare queste sfide dipenderà dall'equilibrio tra cooperazione e competizione, sia all'interno del Sud America sia nelle relazioni con il resto del mondo.

FANTA

ITALIANA DA SEMPRE

FANTA È NATA A NAPOLI NEL 1955 E DA ALLORA VIENE PRODOTTA IN ITALIA.
UN LEGAME SPECIALE, OGGI COME IERI, ANCHE GRAZIE AL SUCCO DI ARANCE 100% ITALIANE.

70 ANNI DI MOMENTI FRIZZANTI

©2025 THE COCA-COLA COMPANY. FANTA E LA BOTTIGLIA SLIDER SONO MARCHI REGISTRATI DELLA THE COCA-COLA COMPANY. LE RICETTE FANTA POSSONO VARIARE IN TUTTA EUROPA. SCOPRI DI PIÙ SU WWW.FANTA.IT

Perché la Casa Bianca se ne occupa

di CARLO CATAPANO*

Tutto fa pensare che la politica latino-americana del Trump 2.0 sarà una riedizione di quanto visto durante la sua prima presidenza: poco spazio per il dialogo con i partner emisferici, un approccio unilateralista, imperniato sulla logica del “con noi o contro di noi”, un’agenda incentrata sulle questioni direttamente ricollegabili agli interessi nazionali Usa, così come declinati dalla retorica trumpiana. Una postura che già durante il primo mandato aveva determinato un generale clima di ostilità e diffidenza

Il ritorno alla presidenza di Donald Trump avrà un effetto dirompente sulla politica estera Usa. Tanto le dichiarazioni in campagna elettorale, quanto la sua pregressa esperienza presidenziale, suggeriscono che i cambiamenti (e le sorprese) non mancheranno.

Nel caso dell’America Latina, però, la direzione che prenderà il nuovo inquilino della Casa Bianca sembra piuttosto scontata. Tutto fa pensare, infatti, che la politica latino-americana del Trump 2.0 sarà una riedizione di quanto visto durante la sua prima presidenza: poco spazio per il dialogo con i partner emisferici, un approccio unilateralista, imperniato sulla logica del “con noi o contro di noi”, un’agenda incentrata sulle questioni direttamente ricollegabili agli interessi nazionali Usa, così come declinati dalla retorica trumpiana (immigrazione, narcotraffico e, soprattutto, contenimento dell’influenza cinese). Una ricetta che già durante il primo mandato aveva garantito a Trump grande impopolarità tra le opinioni pubbliche latino-americane e determinato un generale clima di ostilità e diffidenza nei rapporti emisferici.

Gli elementi che suggeriscono che una dinamica di tal tipo possa ripetersi sono più di uno. Innanzitutto, le nomine nei ruoli di inviato speciale per l’America Latina e segretario di Stato indicano che né l’approccio né gli obiettivi

della strategia statunitense cambieranno. La prima casella sarà riempita infatti da Mauricio Claver-Carone, già contestatissimo presidente dell’Inter-american development Bank che Trump aveva imposto nel 2020, in contrasto con la tradizione – mai interrotta per oltre sei decenni – che voleva la carica assegnata a un latino-americano. È soprattutto la scelta del segretario di Stato, però, a togliere ogni dubbio. Il senatore Marco Rubio, infatti, è un noto falco in materia di sicurezza nazionale e affari emisferici, più volte assunto agli onori della cronaca per le sue posizioni radicali sulle questioni di Cuba, Venezuela e Nicaragua e, ancor di più, sulle relazioni della regione con Pechino.

E proprio quest’ultimo aspetto concorre alla previsione di sostanziale continuità tra il primo e il secondo Trump. La presenza della Repubblica Popolare Cinese nell’area, tanto sul piano commerciale quanto su quello finanziario, di certo non è diminuita dalla fine del primo mandato trumpista, anzi appare oggi ancor più solida ed estesa. Basti pensare alla recente inaugurazione del porto di Chancay in Perù, finanziato dall’azienda cinese Cosco e destinato a rivoluzionare il commercio regionale. Lo spauracchio delle ingerenze cinesi nell’emisfero, allo stesso tempo spina nel fianco e arma di propaganda per la prima amministrazione Trump, resterà dunque sul tavolo e a disposizione della retorica trumpiana.

Infine, sono le ultime dichiarazioni di Trump a confermare che l’approccio alla regione non cambierà. Nelle settimane precedenti l’insediamento il *tycoon* si è infatti espresso molto duramente sulla gestione del canale di Panama. L’infrastruttura – secondo Trump – sarebbe di fatto controllata da Pechino e il trattamento riservato alle navi Usa particolarmente sfavorevole. A fronte di ciò, il neoelitto presidente non ha esitato a minacciare il Paese centroamericano di

La prossima potrebbe essere l’amministrazione Usa che dedicherà più tempo ed energie alla regione rispetto a quelle degli ultimi trent’anni, ma con il risultato di indebolire ulteriormente i già traballanti rapporti inter americani e spingere i partner regionali ancor di più nelle braccia di Pechino. Un paradosso che è figlio di anni di gestione approssimativa degli affari emisferici, ma anche conseguenza del consolidamento della potenza cinese_



riprendere possesso con la coercizione (militare o economica) del canale stesso, minaccia che fa il paio con le mire espansionistiche esplicitate negli stessi giorni rispetto a Canada e Groenlandia. Dunque, come segnalato dall’analista Brian Winter in un articolo apparso su *Foreign Affairs*, la regione potrebbe godere di un’attenzione particolare, e inedita, da parte dell’amministrazione entrante. Tuttavia, ha precisato Winter, non è detto si tratti del tipo di attenzioni che molti, nella regione, reclamano oramai da decenni. Soprattutto in relazione all’obiettivo del contenimento dell’influenza cinese, infatti, Trump non esiterà a esercitare pressioni sui governi dell’area, senza grande riguardo per gli interessi e le preferenze degli attori locali. E sebbene alcuni leader latino-americani – uno su tutti, l’argentino Javier Milei – sembrano già impazienti di potersi accodare alla linea di Trump, è molto probabile che le nuove attenzioni

della Casa Bianca saranno mal digerite all’interno della regione.

Da qui il paradosso in cui rischia di incappare Washington: cioè che la prossima sia l’amministrazione che dedicherà più tempo ed energie alla regione rispetto a quelle degli ultimi trent’anni, ma con il risultato di indebolire ulteriormente i già traballanti rapporti inter americani e spingere i partner regionali ancor di più nelle braccia di Pechino, suo principale rivale strategico. Un paradosso che è figlio di anni di gestione approssimativa degli affari emisferici, ma anche conseguenza (quasi) inevitabile del consolidamento della potenza cinese e delle più ampie riconfigurazioni economiche e politiche in atto sul piano globale.

*Coordinatore del desk America Latina del Centro studi Geopolitica.info

L'effetto Trump sulla regione

di RAFFAELE NOCERA*

Il ritorno del presidente repubblicano potrebbe avere degli effetti dirompenti in America Latina. I temi delle imposte sui beni commerciali in entrata negli Stati Uniti e il problema dell'immigrazione illegale, già centrali nella recente campagna elettorale e nel primo mandato, sono già sul tavolo dei prossimi quattro anni alla Casa Bianca

Dazi e immigrazione furono i due temi forti che indirizzarono l'azione politica della prima amministrazione di Donald Trump e che sono stati al centro pure della recente campagna elettorale. Tutto lascia intendere che nel quadriennio 2025-29 il presidente repubblicano si muoverà nel solco della continuità, premendo sull'acceleratore con effetti dirompenti anche sullo scacchiere latino-americano, oltre che a livello globale.

La questione delle imposte sui beni in entrata nel mercato statunitense produrrà, infatti, ripercussioni per un insieme di nazioni che vantano un interscambio commerciale di un qualche peso con Washington. Tra queste ce ne sono anche alcune dell'America Latina, a cominciare dal Messico, la cui economia è profondamente legata a quella del potente vicino. Tale interdipendenza risale al XIX secolo e si è consolidata nel corso del Novecento, andando incontro a una robusta accentuazione a seguito del North American free trade agreement del 1994, rinominato, proprio durante il primo esecutivo di Trump, United States-Mexico-Canada agreement, trattato entrato in vigore nel 2018. Non a caso, l'esecutivo di Claudia Sheinbaum e gli imprenditori messicani non riescono a mascherare una certa preoccupazione, visto che l'orientamento paventato dal leader repubblicano, al di là della provocazione di cambiare nome al golfo del Messico, potrebbe incidere negativamente sulla rinegoziazione dell'intesa, attesa per il 2026 (con effetti negativi pure per il Canada).

Non sarà, molto probabilmente, il primo dossier che affronteranno gli esecutivi dei due Stati du-

rante il mandato di Trump, ma l'apprensione è già palpabile a Città del Messico e ci sono pochi dubbi rispetto al fatto che la politica commerciale del governo repubblicano possa condizionare pesantemente le relazioni bilaterali. A rischiare grosso sono, però, quasi tutte le economie delle nazioni della regione, da quelle più piccole, che continuano ad avere pochi margini di manovra nei rapporti con il colosso del nord, a quelle più grandi dell'America meridionale. Tra queste ultime figurano il Brasile di Lula e la Colombia di Gustavo Petro, che vantano un importante interscambio con gli Stati Uniti – secondo partner commerciale per Brasilia dopo la Cina e il primo per Bogotá – e che sono, per ragioni diverse, alleati tradizionalmente importanti per Washington nel subcontinente, sebbene molto distanti dall'amministrazione Trump sul piano ideologico. La linea dell'esecutivo repubblicano in materia commerciale sembra mirare a contenere il protagonismo di attori extra-continentali, in primo luogo di Pechino, già dominante in molti Paesi come testimoniato, solo per fare un esempio recente, dall'inaugurazione del grande *hub* marittimo di Chancay in Perù. È in questa cornice che occorre inserire la minaccia rivolta a Panama di riprendersi il canale anche con l'uso della forza, che non rappresenta una mera *boutade*, ma una dichiarazione coerente con la strategia di politica regionale. Il neopresidente sembra intenzionato, infatti, a porre un argine alla massiccia presenza cinese nell'area, sebbene tardivamente e per responsabilità di tutte le amministrazioni statunitensi dell'ultimo quarto di secolo. Per farlo volge lo sguardo al passato, ai primi anni del Novecento, quando gli Stati Uniti si attivarono per far nascere la repubblica di Panama, sino ad allora regione appartenente alla Colombia, ottenendo i diritti per la costruzione di un canale interoceano. Con tale operazione Washington si assicurò il controllo delle rotte mercantili interoceaniche,

TRUMP_Tra immigrazione e influenza cinese

“Siete voi ad aver bisogno di noi, non viceversa”, sono state le parole del presidente Trump sul futuro delle relazioni con i Paesi latinoamericani. Il focus è su immigrazione, sicurezza al confine e pressioni sui governi di sinistra della regione. Per Washington il tema energetico e il contrasto all'influenza cinese restano centrali. Con l'Argentina di Milei i legami sono saldi, ma il Brasile di Lula subisce il gelo diplomatico. Problemi maggiori, però, li hanno Messico, El Salvador e Colombia.



nonché una posizione egemonica in America Latina. A quel tempo i rivali erano le potenze europee, in primo luogo la Gran Bretagna, oggi invece l'avversario, molto più temibile, è la Cina. In materia migratoria, occorre segnalare che la condotta seguita dagli Stati Uniti, da George W. Bush a Joe Biden, ha condizionato e condiziona le relazioni con il menzionato Messico e, considerati i flussi degli ultimi decenni, con tutti i Paesi del “mare Mediterraneo americano”. Molti immigrati che attualmente tentano di entrare negli Stati Uniti provengono, infatti, più dall'America centrale che dal Paese confinante, il quale è ormai anche terra di transito per i migranti che arrivano da sud. Come accade in altri contesti, il Messico ha assunto tre ruoli allo stesso tempo: luogo di partenza, di transito e di arrivo (i *latinos*

respinti o che non ce la fanno ad arrivare al confine). Inoltre, nell'ultimo decennio, a complicare il quadro è intervenuta anche la pressione dei milioni di venezuelani in fuga dal loro Paese e di quegli haitiani che cercano disperatamente di abbandonare un Paese allo sbando.

In realtà, anche durante la presidenza Biden, dopo una serie di decisioni iniziali che andavano in direzione opposta, c'è stata una significativa stretta, sia a causa della forte ondata di immigrazione illegale che per un tema di ritorno elettorale. Alcuni dati sono in tal senso illuminanti. Se durante la presidenza Trump i deportati erano stati 1,5 milioni, con Biden questo dato è sceso di 400mila unità. Tuttavia, a queste cifre occorre aggiungere i tre milioni di migranti che hanno attraversato illegalmente il confine e che sono stati espulsi dal marzo 2020 al maggio 2023, grazie al Title-42, misura che è stata usata dai due presidenti per la tutela della salute pubblica a fronte di persone che arrivavano da zone colpite dalla pandemia. Quindi, se uniamo deportazioni ed espulsioni, risulta come Biden abbia rimpatriato 4,4 milioni di persone, più di ogni altro singolo *presidential term* dai tempi del secondo mandato di George W. Bush (durante il quale si raggiunsero i cinque milioni di persone).

Con il ritorno di Trump la condotta degli Stati Uniti dovrebbe svilupparsi nel solco della continuità, quindi, e le novità potrebbero limitarsi a misure ancor più drastiche che, per quanto concerne il Messico, rischiano di ingrossare le fila di immigrati in un Paese in cui le rimesse sono ancora una parte importante del Pil.

*Professore di Storia dell'America Latina presso l'Università di Napoli L'Orientale e presidente dell'Asociación de historiadores latinoamericanistas europeos

L'Italia sarà l'ago della bilancia per il Mercosur?

di ANTONELLA MORI*

Il processo di ratifica dell'accordo, soprattutto dal lato europeo, presenta ancora molte incognite. La posizione dell'Italia potrebbe rivelarsi decisiva per l'approvazione del capitolo sulla liberalizzazione commerciale. Attualmente Paesi come Francia, Polonia, Irlanda e Austria si oppongono all'intesa, ma non hanno numeri sufficienti per bloccarlo al Consiglio europeo, dove è necessario il veto di almeno quattro Paesi rappresentanti il 35% della popolazione dell'Ue. Se l'Italia, che non ha ancora assunto una posizione chiara, deciderà di unirsi alla Francia, l'accordo rischierebbe di non vedere mai la luce.

Dopo quasi venticinque anni di negoziati, interrotti più volte, il 6 dicembre 2024 i quattro Paesi fondatori del Mercosur (Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay) e la Commissione europea hanno raggiunto a Montevideo un importante accordo di partenariato tra le due regioni. L'obiettivo è rafforzare l'integrazione commerciale tra le due regioni, creando un mercato di 700 milioni di consumatori. In un periodo di crescente protezionismo e tensioni geopolitiche, rappresenta un'opportunità per rilanciare la crescita economica in entrambe le aree, afflitte da anni di bassa crescita.

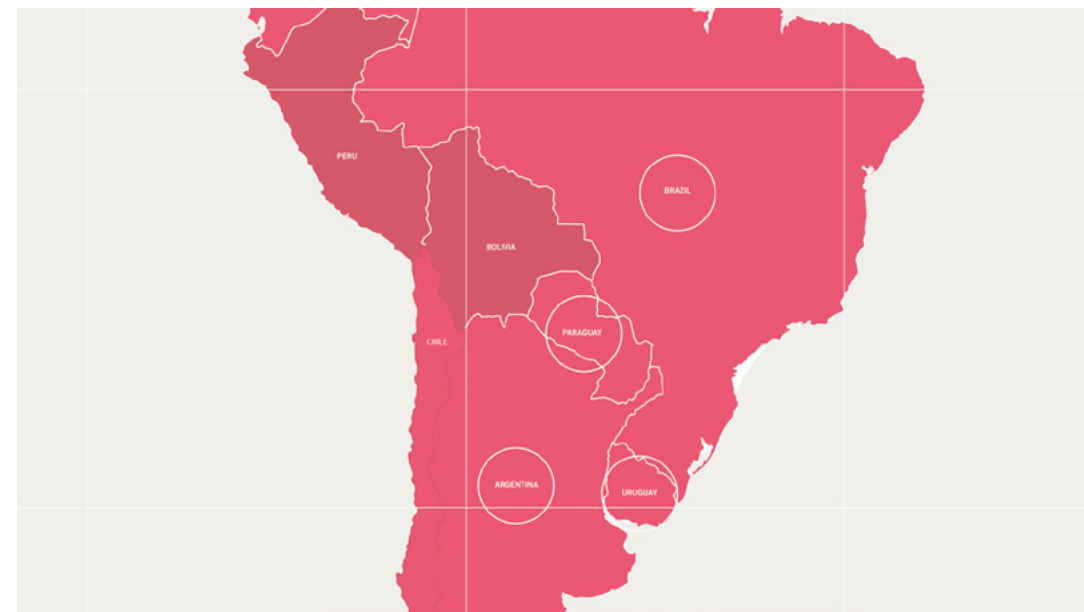
Tuttavia, la conclusione dei negoziati non garantisce l'entrata in vigore dell'accordo: il processo di ratifica, soprattutto dal lato europeo, presenta ancora molte incognite. La posizione dell'Italia potrebbe rivelarsi decisiva per l'approvazione del capitolo sulla liberalizzazione commerciale. Nei prossimi mesi, la Commissione europea sottoporà la proposta al Consiglio e al Parlamento europeo. La Commissione potrebbe decidere di separare l'intesa in due parti legalmente distinte: una relativa alla liberalizzazione commerciale, che richiederà solo l'approvazione del Consiglio e del Parlamento europeo; una seconda, riguardante altre disposizioni, che necessiterà anche della ra-

tifica dei Parlamenti nazionali dei singoli Stati membri. Attualmente Paesi come Francia, Polonia, Irlanda e Austria si oppongono all'accordo, ma non hanno numeri sufficienti per bloccarlo al Consiglio europeo, dove è necessario il veto di almeno quattro Paesi rappresentanti almeno il 35% della popolazione dell'Ue. Se l'Italia, che non ha ancora assunto una posizione chiara, decidesse di unirsi alla Francia, l'accordo rischierebbe di non vedere mai la luce. D'altra parte, le misure di salvaguardia e i periodi di transizione proposti dalla Commissione per tutelare gli agricoltori europei potrebbero convincere alcuni Paesi scettici. Quindi, al momento c'è ottimismo che almeno l'intesa sulla liberalizzazione commerciale potrà entrare in vigore nei prossimi mesi.

Nel 2023 l'Unione è stata il secondo partner commerciale del Mercosur dopo la Cina, rappresentando il 16,9% del commercio totale del blocco sudamericano. Le esportazioni europee verso il Mercosur, composte principalmente da macchinari, prodotti chimici, farmaceutici e mezzi di trasporto, hanno raggiunto i 55,7 miliardi di euro, mentre quelle del Mercosur verso l'Ue, prevalentemente prodotti minerali, alimentari, bevande e tabacco, hanno totalizzato 53,7 miliardi di euro. Inoltre l'Unione europea è il principale investitore nella regione, con uno stock di investimenti più che triplicato dal 2000 che ha raggiunto i 385 miliardi di euro nel 2022.

I termini principali dell'accordo, definiti inizialmente nel 2019 e successivamente rivisti per rispondere alle pressioni degli ambientalisti e del settore agricolo europeo, offrono vantaggi strategici per entrambe le regioni. Si prevede l'eliminazione dei dazi doganali sul 72% delle importazioni da parte del Mercosur entro dieci anni, mentre l'Ue farà lo stesso per il 92% delle sue importazioni. I settori europei che potrebbero trarre i maggiori benefici includono l'agroalimentare, i macchinari, i farmaceutici,

«Oltre ai benefici economici, l'accordo Ue-Mercosur ha una rilevante dimensione politica. Rafforzare i legami tra le due regioni è una priorità strategica per entrambe le parti, in un contesto geopolitico dominato dal confronto tra Stati Uniti e Cina. L'intesa riafferma l'impegno verso un ordine multilaterale basato su regole dove democrazia, sviluppo sostenibile, diritti umani e libero commercio restano i principi-cardine»



l'automotive, il tessile e i servizi commerciali e finanziari. Per il Mercosur, invece, le opportunità riguardano la produzione alimentare, il settore tessile, l'abbigliamento, la pesca e la silvicoltura. La parte relativa al commercio riguarda anche altre questioni importanti quali: le regole di origine, le barriere non tariffarie, le misure sanitarie e fitosanitarie e gli appalti pubblici. L'accordo rappresenta anche una grande opportunità per il settore energetico, poiché apre i mercati delle materie prime necessarie alla transizione energetica e digitale, e dei biocarburanti. I Paesi del Mercosur, ricchi di risorse minerarie come litio, rame, platino, nichel e manganese, sono già partner-chiave dell'Ue in questo ambito. Inoltre, l'intesa include rigorosi criteri di sostenibilità socio-ambientale e considera l'Accordo di Parigi un elemento essenziale. Prevede, inoltre, un meccanismo di riequilibrio per proteggere i

Paesi del Mercosur da politiche come il Carbon border adjustment mechanism dell'Ue. A supporto delle transizioni verdi e digitali del Mercosur, l'Ue ha stanziato 1,8 miliardi di euro attraverso il programma Global gateway.

Oltre ai benefici economici, l'accordo Ue-Mercosur ha una rilevante dimensione politica. Rafforzare i legami tra le due regioni è una priorità strategica per entrambe le parti, in un contesto geopolitico dominato dal confronto tra Stati Uniti e Cina. L'intesa riafferma l'impegno verso un ordine multilaterale basato su regole dove democrazia, sviluppo sostenibile, diritti umani e libero commercio restano i principi-cardine.

*Head del programma America Latina dell'Ispi e professoressa di Economia presso l'Università Bocconi

Con la postura Usa, l'accordo conviene ancora di più

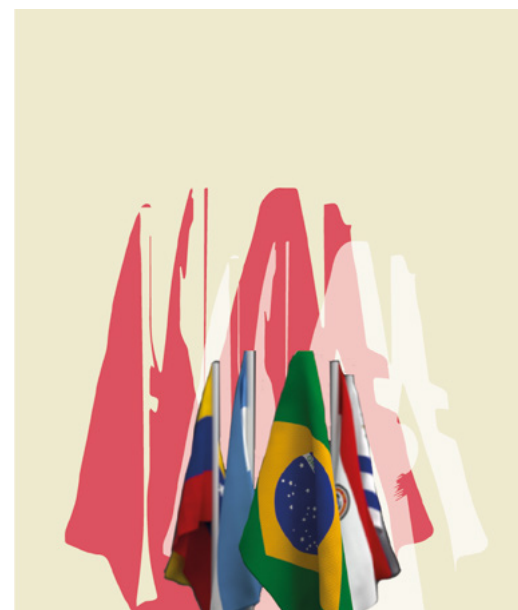
di DARIO CONATO*

Se dal versante europeo, l'accordo con l'America Latina fa parte di un ventaglio di azioni per rafforzare e caratterizzare il ruolo economico e commerciale europeo nell'economia globale; dall'altro, un accordo con l'Ue è un'occasione per rendere il Mercosur un blocco competitivo e aperto al mondo. Per entrambi acquisisce un peso ancora maggiore rispetto al passato, considerando l'orientamento protezionistico che il neo-presidente Trump intende imprimere alla propria amministrazione

L'intesa firmata lo scorso 6 dicembre a Montevideo dalla presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen e dai presidenti dei quattro Paesi del Mercosur – Argentina, Brasile, Paraguay e Uruguay (la Bolivia non ha ancora completato il processo di adesione e non è partner dell'accordo) – dà nuovo dinamismo a un processo che ha visto accelerazioni, rallentamenti e periodi di stasi: si apre una fase per la ricerca di regole comuni che diradino le rimanenti nubi lungo il percorso e portino presto alla ratifica da parte del Consiglio, del Parlamento europeo, dei parlamenti nazionali e alla sua entrata in vigore. La ratifica dell'accordo di associazione stringerebbe ulteriormente i legami tra partner che già oggi hanno un fitto interscambio tra mercati che coinvolgono oltre 700 milioni di persone: ai Paesi della Ue arriva il 14% delle esportazioni del Mercosur, e a sua volta è dall'Unione europea che proviene il 20% delle importazioni dei quattro Paesi sudamericani. L'accordo introdurrebbe cambiamenti profondi in particolare per questi ultimi, storicamente fautori di politiche protezionistiche: in un arco di tempo che va dai 10 ai 15 anni, l'Ue e il Mercosur eliminerebbero progressivamente i dazi su gran parte dei prodotti oggetto dell'interscambio. Per entrambi i contraenti l'intesa acquisisce un peso ancora maggiore che nel passato considerando l'orientamento protezionistico che il neo-presidente statunitense Trump intende imprimere alla propria amministrazione.

Il processo verso l'accordo di associazione riporta finalmente all'ordine del giorno dell'Unione il rapporto con l'America Latina, un soggetto che negli ultimi anni era virtualmente scomparso dall'agenda politica ed economica europea. L'accordo contempla l'abbattimento dei dazi nell'area Mercosur verso i prodotti industriali e comparti del settore agroindustriale europeo. Il mercato Ue, a sua volta, si aprirebbe ai prodotti del settore primario dei Paesi Mercosur, ma con un programma di quote volto a impedire la paventata "invasione". L'accordo prevede meccanismi di "riequilibrio" nel caso in cui sorgano contrasti rispetto a politiche nazionali o regionali che potrebbero influire sull'efficacia delle aperture previste, fino alla possibilità di sospendere lo stesso patto Ue-Mercosur qualora venga violato l'Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici. Si tratta di un vincolo che contrasta con la minaccia espressa all'indomani dell'elezione di Trump dal presidente argentino Milei, il quale pure ha firmato l'intesa del 6 dicembre, di uscire dall'Accordo di Parigi accusando nel discorso a Davos del 23 gennaio scorso "il nefasto ecologismo radicale e la bandiera del cambiamento climatico". L'inclusione di tali meccanismi non sembra scalfire la sfiducia del presidente francese Macron riguardo all'impegno dei sudamericani nel frenare la deforestazione né la loro disponibilità ad arrivare alla reciprocità nell'applicazione delle norme di sicurezza delle lavorazioni e degli alimenti vigenti in Europa, un problema che preoccupa molto i produttori europei del settore agrozootecnico. La Francia è oggi, insieme a Irlanda, Paesi Bassi e Polonia, parte del gruppo di Paesi europei che si oppongono all'accordo e che potrebbero arrivare a costituire una "minoranza di blocco" in grado di impedirne la ratifica e quindi l'entrata in vigore. Dal governo italiano sono stati espressi dubbi per quanto riguarda gli effetti delle importazioni sudamericane sull'agricoltura europea e italiana (per la quale si chiedono misure di compensazione), al punto che numerosi commentatori internazionali

Le riserve arrivano da entrambe le parti dell'Atlantico: dalle ragioni, gli effetti, le potenzialità, le minacce fino alle necessità di innovazione legate all'interscambio globale e all'apertura dei mercati. Il punto centrale sembra essere se il *trade-off* tra il progresso economico e sociale nei Paesi industrializzati e quello dei Paesi emergenti e in via di sviluppo sia inevitabile, o se invece sia possibile costruire un modello di integrazione economica aperto e privo di barriere



inseriranno anche l'Italia nella minoranza di blocco che potrebbe bloccare l'accordo qualora raccogliesse almeno quattro Paesi con totale di abitanti superiore al 35% della Ue.

Secondo i sostenitori sudamericani dell'accordo, la sua entrata in vigore farebbe del Mercosur un blocco competitivo e aperto al mondo. Il principale sostenitore di questa visione è il presidente brasiliano Lula da Silva, il cui governo intende tra l'altro promuovere una politica industriale che utilizzi le commesse pubbliche per promuovere innovazione e trasformazione produttiva, e ha quindi insistito per far sì che le regole di apertura degli appalti pubblici anche a imprese dell'altro blocco non impediscano la possibilità di privilegiare in taluni casi imprese nazionali. Le riserve sui due lati dell'Atlantico – che in alcuni casi divengono opposizione radicale – convergono nel frenare il processo di ratifica, ma sostanzialmente sono tra loro speculari: le garanzie chieste da parte

del settore economico di un blocco vengono lette come minacce dallo stesso settore economico dell'altro blocco (liberalizzazione commerciale contro introduzione di vincoli, controlli, limiti). In Europa visioni opposte dividono il settore agricolo e dell'allevamento, della meccanica, dell'*automotive*, della farmaceutica, dell'agroindustria dei prodotti Dop e Igp, mentre nel Mercosur la dialettica è fra chi scommette su una liberalizzazione che punti sull'esportazione di prodotti primari e chi pensa che mantenere dazi e altre barriere sia l'unica forma per sviluppare nel tempo l'industria e quindi le economie nazionali. L'accordo è oggi parte di un ventaglio di azioni dell'Ue per rafforzare e caratterizzare il proprio ruolo economico e commerciale nell'economia globale: ricordiamo a questo proposito la Global gateway initiative agenda, un grande piano di investimenti per lo sviluppo e l'innovazione, e la legge europea che dal 2023 condiziona l'importazione di prodotti da Paesi terzi alla certificazione del pieno rispetto di boschi e foreste durante tutto il ciclo di produzione e lavorazione. Legge che ovviamente è stata criticata dai Paesi esportatori, compresi quelli del Mercosur. Nel dibattito intorno a questo accordo emergono questioni reali che riguardano le ragioni, gli effetti, le potenzialità, le minacce e le necessità di innovazione legate all'interscambio globale e all'apertura dei mercati. Il punto centrale sembra essere se il *trade-off* tra il progresso economico e sociale nei Paesi industrializzati e quello dei Paesi emergenti e in via di sviluppo sia inevitabile, o se invece sia possibile costruire un modello di integrazione economica aperto, privo di barriere, che permetta a tutti i contraenti la partecipazione a catene globali del valore, l'accesso a prodotti di qualità e l'aumento dell'inclusione sociale in condizioni di pieno rispetto dei diritti sociali e del lavoro e di sostenibilità ambientale.

* Coordinatore dell'area America Latina e Caraibi del Centro studi di politica internazionale, Cespi

Tutti i legami di Roma con il continente

di DONATO DI SANTO

Già sottosegretario di Stato agli Esteri

Il ritorno di Trump come presidente degli Stati Uniti potrebbe far diventare l'America Latina un terreno su cui combattere l'avanzata globale della Cina. Manca il tassello dell'Europa. Il poco interesse verso la regione è stato interrotto nei sei mesi di presidenza spagnola che hanno risvegliato un briciolo di attenzione e qualche programma del Global gateway. Forse l'Italia potrebbe chiedere maggiore condivisione tra i partner europei sulle politiche verso e con l'America Latina

In Messico, si consolida la *leadership* di Claudia Sheinbaum, ex delfina di Amlo, mentre migliaia di migranti tentano di attraversare clandestinamente la frontiera nord (sfidando la morte, i narcos e, dal 20 gennaio, il governo Maga), mentre centinaia di aziende statunitensi in territorio azteca si preparano alla pioggia dei super-dazi minacciati da Trump, che sarebbe il loro presidente. In Brasile, il Lula III poco ha da spartire con i due suoi precedenti governi, e l'ideologia bolsonarista non è sconfitta (infatti due anni fa nel ballottaggio quasi la metà dei brasiliani dopo averlo sperimentato ha rivoltato Bolsonaro: il 49,1% contro il 50,9 che votò per Lula). In Argentina, spinto dal fallimento del peronismo a trazione kirchnerista e con l'amorevole soccorso di Macri, il turbo-liberista nostalgico di Menem, Javier Milei, grazie alla "relazione carnale" con Trump sta per scucire l'ennesimo assegno all'Fmi. In Venezuela la dittatura diarchica Maduro/Cabello, dopo aver massacrato l'opposizione di centrosinistra, dopo aver prodotto la cifra *record* di oltre 7 milioni di migranti (su 28 milioni di abitanti!), dopo aver quasi rotto le relazioni addirittura con il Brasile di Lula, e dopo aver creato le condizioni per cui la guida dell'opposizione cadesse in mano alla peggiore destra reazionaria, quella della Machado, ha deciso di fregarsene bellamente dei risultati elettorali, confidando che ancora una volta prevalgano gli interessi petroli-

feri. In El Salvador l'inattesa *new entry* trumpiana, Bukele, sta spopolando, diventando l'idolo delle estreme destre latino-americane con il suo forsennato programma concentrazionario. Forze e movimenti progressisti mantengono un loro radicamento in vari Paesi latino-americani e, in alcuni casi, posizioni di governo. Oltre ai già citati Lula e Sheinbaum, ricordo Boric in Cile, Petro in Colombia, l'eroico Bernardo Arévalo in Guatemala e, da poco, Yamandú Orsi in Uruguay, di origini italiane, eletto grazie a quella mirabile struttura di ingegneria politica chiamata *Frente amplio* (che, se la sinistra italiana fosse meno provinciale, correrebbe a studiare). Al netto di residue e marginali infatuazioni per qualche dittatura caraibica (Cuba, Nicaragua o Venezuela) l'abbandono delle relazioni con l'America Latina da parte della sinistra italiana è francamente impressionante. Ci si nasconde dietro la domanda retorica: perché "perdere tempo" interessandoci di un continente così esotico e ininfluyente? Tanto con quei Paesi vi è un vincolo storico e culturale solido; tanto la presenza di decine di milioni di italo-discendenti assicura forti legami; tanto le centinaia di migliaia di immigrati latino-americani in Italia (ormai abbastanza ben integrati) sono un sintomo positivo; tanto la comunanza di valori di fondo (libertà, democrazia, giustizia sociale, Stato di diritto...), pur con sfumature diverse, è una garanzia di reciproca comprensione e solidarietà; tanto la presenza a Roma di un Papa "latino-americano" ci esime dal porci il problema. A tutto ciò qualcuno aggiunge anche l'argomento che, essendo l'America Latina "il nostro estremo occidente" (acuta definizione coniata da Alain Rouquié), sia inutile preoccuparsi: li avremo sempre dalla nostra parte, di occidentali. Mentre l'Europa abbandona l'America Latina, l'Oriente si guarda bene dal farlo. Xi Jinping, lo scorso mese a Brasilia, ha firmato 40 mega accordi economici con Lula, e in Perù ha inaugu-

Perché l'Italia è interessata all'America Latina? Perché con quei Paesi vi è un vincolo storico e culturale solido; la presenza di decine di milioni di italo-discendenti assicura forti legami; le centinaia di migliaia di immigrati latino-americani in Italia sono un sintomo positivo; e infine, la presenza a Roma di Papa Francesco, che viene dall'Argentina_

rato l'immenso porto di Chancay, ormai enclave cinese, che dimezzerà i giorni di consegna delle merci, da 45 a 23, e farà schizzare ulteriormente verso l'alto l'indice di interscambio tra Pechino e Sud America che, dal 2000 ad oggi, è già passato da 12 a 450 miliardi di dollari! In una bella intervista ad Alfredo Somoza per il suo libro *Mezzo secolo di America Latina*, l'ex presidente uruguayano José Pepe Mujica (che in questi giorni ci sta lasciando), afferma: "Il ritorno delle destre oggi riguarda il mondo intero, ma soprattutto l'Europa e gli Stati Uniti, prima ancora che l'America Latina". Indubbiamente, impossibile negarlo, nel mondo delle sinistre latino-americane vi è un risentimento e un'avversione verso gli Usa a cui, sempre più spesso, viene abbinata anche l'Europa. Molti Paesi dell'America Latina sanno bene cosa ha significato concretamente nella loro storia, dopo i processi d'indipendenza dalla condizione coloniale, l'imposizione della dottrina Monroe da parte della potenza egemone, quando la parola d'ordine "l'America agli americani", cioè a quelli del nord, era scagliata sia contro l'Europa sia contro tutto ciò che stava a sud del Rio Grande. Nei placidi quattro anni di Biden l'America Latina è stata totalmente dimenticata. Invece gli altri hanno proseguito di buona lena il proprio lavoro. Quella che gli ideologi dell'estremismo reazionario, saccheggiando Gramsci, definiscono "battaglia culturale" è portata avanti da Bannon, da Laje, a modo suo da Musk e, adesso, dal primo latino-americano segretario di Stato, Marco Rubio, di origini cubane come Mauricio Claver-Carone, proconsole per il *patio trasero* che già ha dato buona prova di sé da guardiano trumpiano del Bid. Posizioni estremiste e aggressive che potrebbero sfociare in una sorta di "dottrina Monroe 2.0" dagli esiti imprevedibili, ma sicuramente nefasti. Per dirla chiaramente: l'America Latina potrebbe diventare il terreno su cui combattere l'avanzata globale della Cina.



Manca un tassello, l'Europa. Dopo l'innovativo e misconosciuto lavoro di Mogherini, l'Alto rappresentante Borrell non ha brillato per interesse verso la regione, salvo nei sei mesi di presidenza spagnola che hanno risvegliato un briciolo di attenzione e qualche programma del Global gateway. Forse chiedere maggiore condivisione tra i partner europei sulle decisioni e sulle politiche verso e con l'America Latina, smettendola di appaltarle alla sola Spagna, non sarebbe una cattiva idea. Potrà incaricarsene la estone Kallas, scelta per presidiare la frontiera orientale? Non credo. Potrà farlo il governo italiano? Quando finiranno gli abbracci compulsivi con Milei si arriverà al dunque: si chiama voto sull'accordo Ue-Mercosur. L'Italia è ago della bilancia e la decisione è in mano a lei. A Giorgia.

I numeri dell'economia

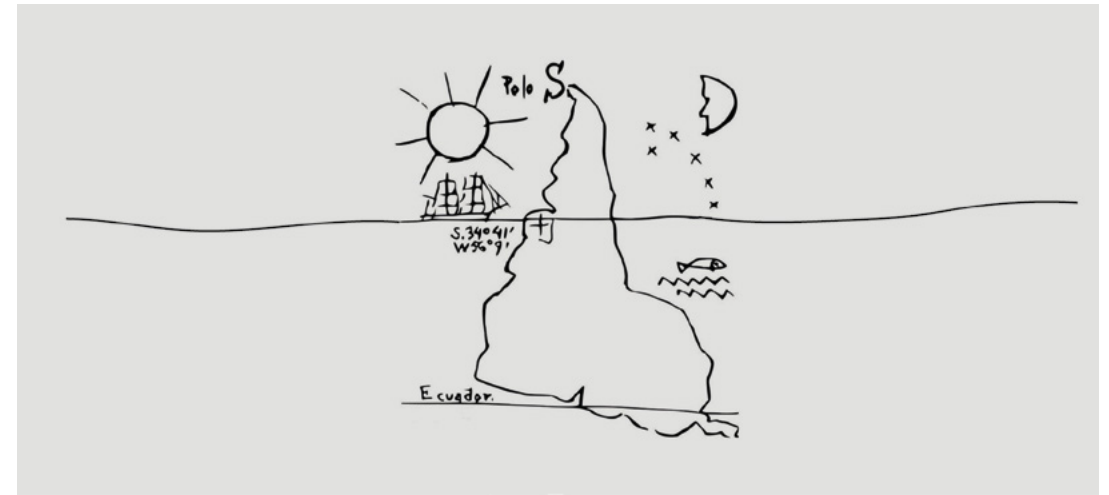
di ANTONELLA CAVALLARI*

L'America Latina è una regione strategica per risorse, stabilità e relazioni storiche con l'Italia. Tuttavia, deve affrontare sfide cruciali. A livello generale i problemi più diffusi sono l'informalità dell'economia, l'incidenza del crimine organizzato e della corruzione, la disuguaglianza tra le più alte al mondo, ma anche la bassa produttività e l'impatto del cambio climatico soprattutto nei settori trainanti

Perché interessa l'America Latina? È una regione di pace, gode nella maggior parte dei Paesi di certa stabilità dei governi e/o di condizioni interessanti per gli investimenti stranieri, possiede risorse strategiche di primaria importanza (minerali, terre rare, petrolio, gas, rinnovabili, acqua, terra coltivabile), è legata all'Italia da un rapporto che ha radici profonde, che deve essere alimentato con costanza. Quali sono oggi le principali dinamiche e le priorità latino-americane nell'attuale complesso contesto geopolitico? L'America Latina non cresce come dovrebbe e potrebbe: nel periodo 2015-2024 il tasso di crescita medio è stato infatti solo dello 0,9%, inferiore addirittura alla cosiddetta *decada perdida* degli anni 80. Dinamizzare la crescita diventa quindi il primo obiettivo di tutti i Paesi della regione e conviene per ovvie ragioni anche alle economie avanzate, spesso complementari piuttosto che in concorrenza. Naturalmente i dati aggregati non riflettono le singolarità di ciascun Paese, collegati alle politiche di governo: la Repubblica Dominicana cresce a ritmi elevati, il Salvador ha invertito decisamente il *trend* negativo, il nuovo corso politico in Argentina sta ridando fiducia agli investitori e pur tra "lacrime e sangue" (il tasso di povertà è ormai superiore al 52%) si prevede una ripresa che consentirà nel medio periodo di recuperare posti di lavoro e dunque migliori condizioni di vita. L'economia peruviana pare non risentire dell'elevata instabilità politica,

mentre il Cile – fino a qualche anno fa isola felice di stabilità e ricchezza relativa – sta sperimentando difficoltà finanziarie. Quali sono gli ostacoli e le sfide? A livello generale i problemi più diffusi sono l'informalità dell'economia (oltre metà dei lavoratori sono informali, con punte oltre il 70% in Perù e Paraguay), l'incidenza del crimine organizzato e della corruzione, la disuguaglianza tra le più alte al mondo, ma anche la bassa produttività e l'impatto del cambio climatico soprattutto in settori trainanti come agricoltura, estrazione mineraria e turismo. Tema cruciale continua a essere dunque il rafforzamento della coesione sociale e la riduzione di *gender divide* e *digital divide*. Per ognuna di queste sfide la cooperazione fra Paesi e istituzioni internazionali è senz'altro appropriata per sostenere le politiche pubbliche che ciascun governo sceglie di mettere in campo, già che le risposte nazionali sono insufficienti. Alcuni esempi concreti: stiamo eseguendo un importante programma europeo, "Sociedades inclusivas", nonché programmi bilaterali che, attraverso la formazione professionale e la condivisione degli aspetti di maggior successo del modello europeo di *welfare*, coadiuvano i governi per combattere l'informalità. Le iniziative in campo occupazionale si stanno elaborando anche a partire dall'agenda di grandi investimenti del Global gateway, strategia europea diretta a favorire la crescita stimolando gli investimenti grazie alla sinergia tra risorse pubbliche e private, ad esempio formando manodopera specializzata per realizzare opere infrastrutturali o per determinate industrie. Altro settore in cui l'apporto italiano è particolarmente apprezzato è quello della giustizia e sicurezza, la cosiddetta "diplomazia giuridica". I progetti realizzati da Iila con la partecipazione delle nostre forze dell'ordine, di magistratura e funzionari dei ministeri di Giustizia e Interni, sono quest'anno ben sei con risorse italiane e cinque a finanza europea. È infatti evidente che l'assenza

«Tra sfide e opportunità, l'America Latina punta a rilanciare la crescita economica e rafforzare la coesione sociale. L'Italia gioca un ruolo-chiave in questa partita con iniziative in settori come giustizia, sicurezza e agricoltura di precisione. La lotta contro disuguaglianze, economia informale e impatti climatici richiede cooperazione internazionale e investimenti strategici, essenziali per stabilità e sviluppo»



di sicurezza determinata dal permanere di robuste organizzazioni criminali ormai globalizzate e l'alto livello di corruzione incidono negativamente sugli investimenti e sulla crescita economica. Peraltro, il tema ha una portata enorme anche per la stabilità democratica, basti pensare al caso dell'Ecuador dove la criminalità sta pesantemente influenzando il processo elettorale e l'assetto politico-istituzionale o anche a Cile e Costa Rica, Paesi che fino a pochissimi anni fa non avevano tale problema. Pure per la sfida della bassa produttività la collaborazione che il nostro Paese può offrire è di grande rilevanza, anche grazie agli strumenti finanziari di supporto all'internazionalizzazione delle imprese messi in campo per favorire quella che il ministro degli Affari esteri ha più volte indicato come obiettivo prioritario: la "diplomazia della crescita". Iila ad esempio realizza progetti di agricoltura di precisione per favorire l'innovazione tecnologica, migliorando quantità e qualità della produzione, e la formazione tecnica (attualmente in Colombia, nella zona del Trifinio in Centro America, in Perù),

ma anche una interessante formula di *matching* imprenditoriale che chiamiamo Foro delle Pmi, la cui IX edizione è prevista a fine anno a Treviso. Infine, il cambio climatico. L'America Latina, che meno contribuisce alle emissioni, è tra le regioni che risentono maggiormente delle alterazioni del clima. In questo campo le iniziative sono molto diversificate: da quelle già menzionate rivolte al settore agricolo a quelle che mirano alla sostenibilità del turismo, da sviluppare con formule alternative, più flessibili e meno esposte ai fenomeni estremi, ad esempio progetti per la creazione di itinerari legati alle risorse gastronomiche e ai prodotti del territorio, come le colture tradizionali, caffè e cacao, evidenziandone il possibile e auspicabile legame con l'accoglienza di un turismo di nicchia. Questa la possibile *roadmap* che stiamo seguendo insieme ai nostri partner.

*Segretario generale Organizzazione internazionale italo-latino americana, Iila

Perché va detto sì all'accordo con il Mercosur

Si fa un gran parlare di Global south, ormai da diversi anni. E si sostiene, giustamente e da più parti, che la Ue e i Paesi europei, generalmente, dovrebbero essere più focalizzati nelle relazioni con questa parte di mondo, la parte altra rispetto all'occidente, inteso come Europa e nord America. Eppure, quando la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha dichiarato chiuso l'accordo con il Mercosur nel dicembre scorso, l'accoglienza è stata tiepida, particolarmente in Italia. L'accordo commerciale Ue-Mercosur, in lavorazione da decenni, rappresenta un'opportunità senza pari per l'Europa di rafforzare la propria posizione in un mondo sempre più multipolare. L'impegno dell'Ue con il Sud globale, inclusa l'America Latina, non è solo auspicabile, ma essenziale. I Paesi del Mercosur, ovvero Brasile, Argentina, Paraguay e Uruguay, sono una regione di grande importanza strategica. Mentre il Sud globale si afferma sulla scena mondiale, l'Europa deve approfondire i legami con le democrazie di questo blocco per controbilanciare l'influenza di Stati autoritari, come Cina e Russia, e trovare possibili alternative economiche a un'economia europea piuttosto stagnante e a bassa crescita. Sostenendo l'accordo Ue-Mercosur, l'Italia può garantire che l'Europa rimanga un attore rilevante in America Latina per affrontare sfide globali come il cambiamento climatico, la sicurezza alimentare e la transizione energetica. Inoltre, le ricche risorse naturali del Mercosur, come minerali rari essenziali per le tecnologie verdi, sono indispensabili per le

strategie energetiche e industriali dell'Europa. In un mondo sempre più plasmato da interruzioni della catena di approvvigionamento e guerre commerciali, diversificare le *partnership* con regioni come l'America Latina fornisce una copertura cruciale contro la volatilità economica. L'accordo eliminerebbe i dazi sul 91% dei beni scambiati tra le due regioni, creando grandi opportunità per gli esportatori italiani. Il commercio dell'Italia con le nazioni del Mercosur ammonta già a oltre quattro miliardi di euro all'anno, con margini di crescita sostanziale. I principali settori italiani, come macchinari, automobili, moda e prodotti farmaceutici, trarranno enormi benefici da un migliore accesso al mercato. Le piccole e medie imprese italiane, che costituiscono la spina dorsale dell'economia nazionale, sono particolarmente ben posizionate per trarre vantaggio dall'accordo. Tariffe ridotte e regole commerciali semplificate consentiranno a queste aziende di competere efficacemente in un mercato di oltre 260 milioni di persone. Ad esempio le esportazioni di macchinari italiani, che nel 2022 rappresentavano quasi 700 milioni di euro per il Mercosur, potrebbero vedere una spinta significativa nell'ambito del nuovo quadro commerciale. Inoltre, la crescente classe media del Mercosur rappresenta un mercato redditizio per i beni di alto valore dell'Italia, tra cui prodotti alimentari e di moda di lusso. I critici sostengono che una maggiore concorrenza delle esportazioni agricole del Mercosur potrebbe danneggiare gli agricoltori europei. Sebbene

questa preoccupazione sia valida, l'accordo include solide garanzie per proteggere gli standard agricoli dell'Ue e garantire una concorrenza leale. In un'epoca di crescenti tensioni sugli scambi, garantire relazioni commerciali stabili e diversificate è fondamentale. L'accordo Ue-Mercosur offre all'Italia e all'Europa un modo per ridurre la dipendenza da un numero limitato di partner e per mitigare i rischi associati a potenziali guerre commerciali. Stati Uniti e Cina stanno sempre più trasformando la politica commerciale in un'arma e l'Ue non può permettersi di farsi cogliere impreparata. Inoltre, l'accordo invia un forte segnale sull'impegno dell'Europa per un commercio aperto e basato su regole. Concludendo questo accordo, l'Ue può rafforzare il suo ruolo di leader commerciale globale e dare un esempio positivo in un contesto di crescente protezionismo. Per l'Italia, ciò significherebbe proteggere la sua economia basata sulle esportazioni dalle ricadute delle controversie commerciali globali. Rifiutare l'accordo, d'altro canto, indebolirebbe la capacità dell'Europa di impegnarsi in modo costruttivo con il Sud globale, con ricadute di credibilità importanti, e lascerebbe l'Italia ai margini in una regione critica.

*Head of Rome office e senior policy fellow di Ecf

I 118 VINCITORI DEL BANDO CONAI PER L'ECODESIGN. PER UN'ECONOMIA SEMPRE PIÙ CIRCOLARE



CONAI PREMIA I VINCITORI DI ECOPACK 2024, IL BANDO CHE PROMUOVE L'ECODESIGN, AZIENDE CHE HANNO SCELTO SOLUZIONI DI PACKAGING PIÙ INNOVATIVE ED ECOSOSTENIBILI. AMBIENTE E INNOVAZIONE, IL BINOMIO CHE FA BENE ALL'ITALIA.

GALLERIE D'ITALIA
MILANO

In partnership con

MBARO
SI
ANA

Veneranda Biblioteca Ambrosiana

IL GENIO di MILANO

*Crocevia delle arti
dalla Fabbrica del Duomo
al Novecento*

Sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica

23.11.2024
16.3.2025

Gallerie d'Italia – Milano
Piazza della Scala, 6

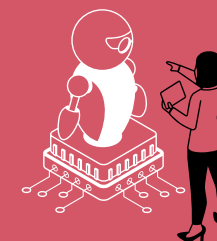
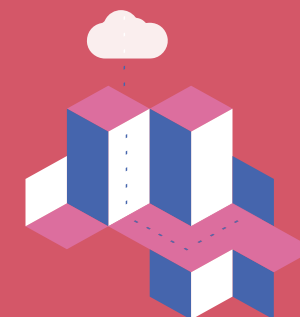
GALLERIEDITALIA.COM

INTESA  SANPAOLO

Giuseppe Diotti, La corte di Ludovico il Moro (particolare), 1823, Lodi, Museo Civico © Mauro Ranzani

formiche 210 | FEBBRAIO 2025

I D



E

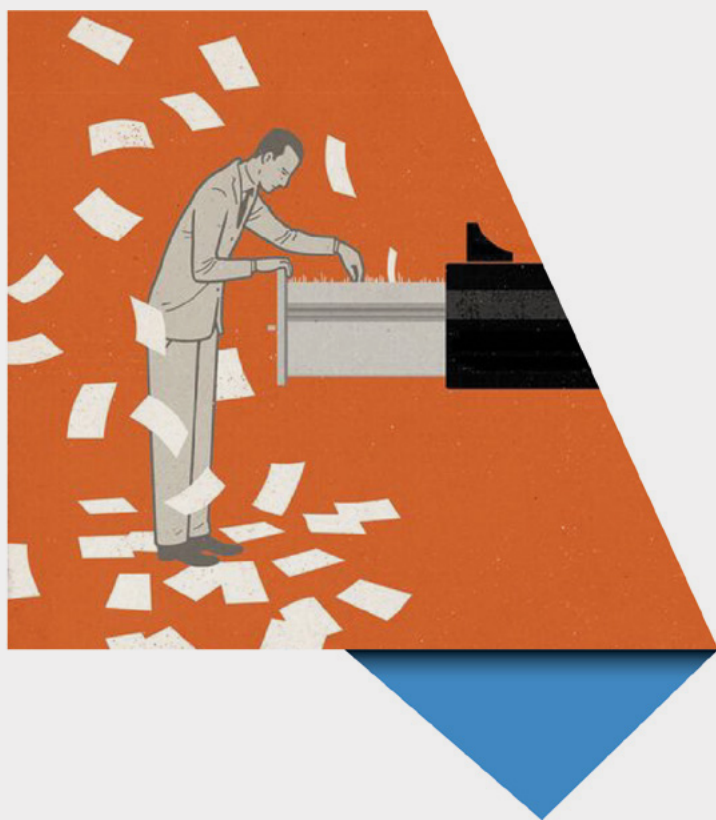
E



—

Tutti gli inciampi dell'AI Act

Un testo ormai superato



di **BARBARA CARFAGNA**
Giornalista Tg1 e anchor di “Codice”, Rai

«Oltre a quelli fisici della forza, oggi esistono monopoli digitali dei dati che controllano la creazione di una forma di intelligenza artificiale in grado di ridisegnare il mondo velocemente. Il ritorno di Donald Trump, appoggiato dalle big tech, ne è un esempio. L'Europa necessita di un bilanciamento tra il diritto alla ricerca e la responsabilità etica, cercando di rendersi autonoma e sicura disegnando una tecnologia proprietaria e senza condannarsi a una continua dipendenza e mediazione con potenze esterne»

Donald Trump ha revocato l'ordine esecutivo del 2023 di Biden che rimetteva lo Stato in controllo dell'intelligenza artificiale chiedendo, tra l'altro, ai creatori di sistemi di IA di condividere i risultati dei test di sicurezza con il governo prima di rendere pubblici i loro prodotti. Tuttavia a crescere è la *leadership* personale del presidente degli Usa sui produttori di IA, che fanno a gara per aderire alla sua linea. Nasce così Stargate: il più grande annuncio di investimento in infrastrutture di intelligenza artificiale finora. 500 miliardi di dollari che arriveranno dai privati che aderiscono al disegno Maga di Trump.

Nel mondo fisico 200 nazioni controllano il territorio. Nel *cloud* poche *corporation* americane hanno il monopolio ovunque, tranne in Cina e Russia. Da un lato si parla di monopoli fisici della forza, con governi che vogliono rafforzare il controllo di economia e politica attraverso il potenziamento dei confini nazionali; dall'altro di monopoli digitali dei dati che controllano anche la creazione di una forma di intelligenza artificiale (quella generativa) in grado di ridisegnare il mondo a una velocità impressionante. Come se non bastasse, gli anarco-capitalisti del bitcoin,

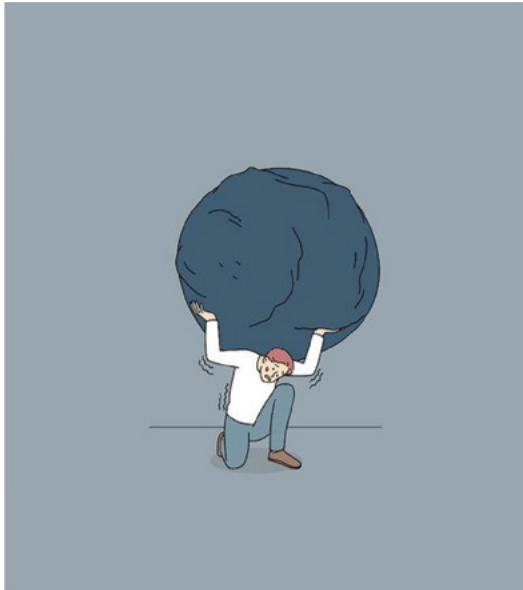
grazie a Trump, accrescono il loro potere mentre lavorano per una distribuzione decentralizzata del valore. La moneta digitale nasce nel 2008 per distruggere il potere delle banche centrali. Per questo la Cina l'ha bannata tenendo per sé l'enorme potere che deriva dall'unione governo-*big tech*. Ora Trump ha dalla sua le *big tech*, non perché possa o voglia imbrigliarle o inglobarle come fa la Cina, ma perché le “libera” dai vincoli in cambio di un appoggio incondizionato; in più accentra anche il potere che deriva dal bitcoin, puntando a fare degli Stati Uniti la potenza che ne possiede di più. Avanza anche in Europa (terreno di conquista) il disegno delle piattaforme *tech* e dei loro guru di creare rapporti sempre più disintermediati con ogni singolo cittadino in ogni parte del mondo. La politica tradizionale va sempre più in crisi. I grandi *player* del *tech* fanno accordi sottobanco con i leader delle singole nazioni Ue. Musk appoggia le destre europee, non perché creda nei nazionalismi (crede, appunto, nella disintermediazione piattaforma-cittadino), ma perché meglio recepiscono la sua *leadership*, che in patria comincia ad avere temibili concorrenti: tutti i ceo delle *big tech* che si fanno la

UN ANNO DOPO_L'AI Act e la rivoluzione Usa



A poche ore dal suo giuramento, il presidente Donald Trump ha lanciato il più grande progetto infrastrutturale di intelligenza artificiale della storia: una joint venture tra Oracle, Open AI e Softbank dal nome Stargate. Ma non è finita qui. Come promesso durante la sua campagna elettorale, Trump ha revocato l'ordine esecutivo firmato dal suo predecessore nel 2023 sulla sicurezza dell'intelligenza artificiale per paura di frenare l'ondata innovativa. L'obiettivo primario è chiaro: rendere gli Stati Uniti i nuovi leader mondiali nella corsa tecnologica. È arrivato il momento per l'Unione europea di agire per rispondere. Come anticipato dal Rapporto Draghi, il futuro della competitività digitale europea richiede una nuova linea di azione. In questo scenario, l'AI Act dell'Europa, a un anno dalla sua pubblicazione, sembra un testo sganciato dalla realtà degli attori in gioco e che mette in difficoltà gli operatori. Intanto da febbraio si concretizzeranno i primi effetti dell'AI Act con l'applicazione dei divieti (che ad agosto diventeranno sanzioni) per l'immissione nel mercato di sistemi che compromettono salute, sicurezza e diritti fondamentali.

«L'Europa è un bacino di dati a cui gli Stati Uniti non possono permettersi di rinunciare, ma neanche accetteranno in modo indolore le tante regole imposte dal Vecchio continente. La partita regolatoria sui dati è cruciale per tutelare valori e diritti fondamentali sanciti dalla Carta europea. Ma in questo scenario stiamo tutelando i diritti fondamentali nel modo giusto? Gli strumenti che stiamo utilizzando sono adeguati?»



guerra tra loro e che hanno saltato il fosso, allineandosi fisicamente dietro Trump per l'*election day*. L'Europa sarà il terreno di scontro, costretta ad allinearsi nella corsa a realizzare infrastrutture di intelligenza artificiale in un contesto in cui nulla lascia sperare che recupererà in tempo per riuscire a realizzare sistemi propri che siano incisivi. L'Ue è un bacino di dati a cui le *big tech* non possono permettersi di rinunciare ma neanche accetteranno in modo indolore le tante regole imposte dal Vecchio continente. La partita del regolatorio sui dati è invece cruciale per tutelare valori e diritti fondamentali sanciti dalla Carta europea. È d'obbligo però chiedersi: in questo scenario stiamo tutelando i diritti fondamentali nel modo giusto? Gli strumenti che stiamo utilizzando sono adeguati? Non dobbiamo rischiare che valori come dignità, rispetto della persona e vita privata soffochino altri diritti come quello alla ricerca e all'impresa europee, che sono fondamentali (e siamo già in ritardo) a garantire la nostra autonomia.

Prendiamo la *privacy*. Le regole impediscono l'uso estensivo dell'intelligenza artificiale e del *ma-*

chine learning per la ricerca in campo biomedico. La *privacy* limita la possibilità di fare analisi predittive tagliando fuori la ricerca di tutte le potenziali scoperte basate su dati non strutturati. Senza una base ampia di dati è impossibile condurre ricerche significative. I ricercatori e gli innovatori europei, non solo in questo settore, prendono il volo, letteralmente, spostandosi oltreoceano. Un altro campo che ci deve far riflettere è quello legato al crimine e ad avvisarci dei rischi che corriamo sono quelli che la *cyber-security* l'hanno inventata. Ricordiamo che oggi tutto è *cyber-security*: non solo la protezione delle infrastrutture, come era all'inizio, ma quella delle nostre menti, degli oggetti di domotica, dei processi aziendali e politici. Ma atteniamoci al reato più odioso.

«Oggi la *privacy* produce un paradiso per i criminali che possono lavorare sotto copertura come *avatar*» afferma Boaz Harpaz, ex militare di Tel Aviv e consulente per i governi. Sono stati trovati 140mila canali di pornografia. Su Telegram mille canali di pedofili. Fuori dall'Europa si gioca d'anticipo. «Tecnicamente si possono de-anonimizzare le attività criminali e questo serve alle forze dell'ordine per disinnescare l'attacco prima che venga condotto». Se i dati delle applicazioni condensati in Europa possono essere utilizzati per venderci prodotti commerciali, non possono essere utilizzati dalle forze dell'ordine per ritrovare persone scomparse. Altrove le forze dell'ordine in casi estremi possono fare *reverse engineering* anche da Onion, Darknet Signal e recuperare le identità anagrafiche. Da noi i dati, inoltre, vengono continuamente trafugati da ragazzini abili che agiscono fuori legge o da dipendenti infedeli che usano la *privacy* a loro vantaggio proprio per toglierla alle vittime.

L'Europa insomma è una potenza normativa e sente la responsabilità etica dei secoli di storia ma sta anche perdendo l'opportunità di rendersi autonoma e sicura disegnando una tecnologia proprietaria. Un bilanciamento si rende necessario per non essere condannati a una continua dipendenza e mediazione con potenze straniere sempre più monopoliste e incontenibili.



Il nostro impegno per crescere felici, **insieme**



NEOPHARMED
GENTILI



Un bilancio in chiaroscuro

di STEFANO MELE*

A un anno dall'approvazione, l'AI Act resta un modello ambizioso per regolare l'intelligenza artificiale. L'Europa punta a bilanciare innovazione e diritti fondamentali, ma le sfide non mancano: dalla sicurezza cibernetica, che mina la fiducia nelle applicazioni critiche, alla necessità di aggiornare dinamicamente la normativa per rispondere alle rapide evoluzioni tecnologiche

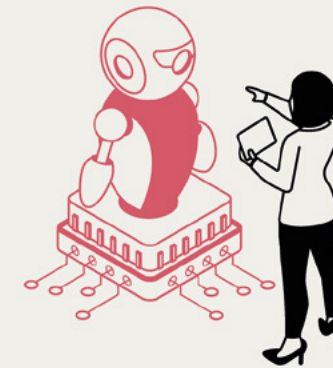
L'AI Act rappresenta un tentativo ambizioso dell'Unione europea di regolamentare l'intelligenza artificiale garantendo al contempo la sicurezza e il rispetto dei nostri diritti fondamentali. In una frase l'AI Act rappresenta l'interfaccia tra l'innovazione tecnologica e i nostri valori democratici. Tuttavia, la sicurezza cibernetica delle intelligenze artificiali generative e delle applicazioni critiche pone alcune sfide significative.

Uno dei principali problemi riguarda, ovviamente, la vulnerabilità dei modelli di IA agli attacchi cibernetici. I sistemi di intelligenza artificiale generativa, come i modelli linguistici avanzati, possono essere manipolati tramite tecniche di *data poisoning* ("avvelenamento dei dati") o di *adversarial machine learning*, dove *input* appositamente progettati inducono questi sistemi a comportamenti non voluti. Nel contesto delle applicazioni critiche, come la gestione delle infrastrutture energetiche o dei trasporti, questi attacchi possono avere conseguenze devastanti. Un altro rischio rilevante riguarda la dipendenza da dati spesso particolarmente riservati per l'addestramento dei modelli. La protezione di questi dati è cruciale non solo per la *privacy* individuale, ma anche per evitare impatti su scala molto più ampia. Infine, la complessità dei sistemi di intelligenza artificiale rende difficile determinare e mitigare i rischi cibernetici. Il principio di trasparenza sancito dall'AI Act, ad esempio, potrebbe scontrarsi con la realtà di algoritmi che operano come *black box*, rendendo arduo individuare vulnerabilità e creare misure di sicurezza adeguate. L'AI Act, peraltro, si inserisce in un panorama glo-

bale in cui Unione europea, Stati Uniti e Cina stanno sviluppando modelli normativi profondamente diversi. L'Europa punta a stabilire standard rigorosi, basati su un equilibrio tra innovazione tecnologica e protezione dei diritti fondamentali. Questa strategia è cruciale per consolidare la sua *leadership* normativa a livello globale. Tuttavia, il ruolo strategico dell'Europa comporta rischi e opportunità. Tra le opportunità, c'è sicuramente la possibilità di definire regole che diventino uno standard di riferimento per gli altri Paesi, simile a quanto avvenuto con il Gdpr nel campo della protezione dei dati personali. Questo potrebbe non solo rafforzare la sovranità tecnologica europea, ma anche favorire lo sviluppo di un ecosistema industriale competitivo e rispettoso dei valori democratici. Dall'altra parte, invece, appare evidente il rischio che regole troppo rigide possano mettere l'Europa in una posizione di svantaggio competitivo rispetto agli Stati Uniti, dove l'approccio normativo è più permissivo, e alla Cina, che adotta una regolamentazione fortemente centralizzata, ma focalizzata sull'innovazione rapida.

Un ulteriore elemento centrale dell'AI Act è anche il mantenimento del controllo umano sui sistemi di intelligenza artificiale: un principio particolarmente rilevante nei settori strategici come le infrastrutture critiche. Tradurre questa visione in meccanismi concreti richiede, però, misure specifiche. In primo luogo, è essenziale implementare sistemi di monitoraggio continuo che consentano agli operatori umani di intervenire in caso di anomalie o comportamenti imprevisti dell'IA. Ciò potrebbe includere la creazione di "pulsanti di emergenza" (*kill switch*) per disattivare i sistemi di IA in situazioni di crisi. Inoltre, potrebbe essere necessario stabilire protocolli chiari di *accountability*. Questi dovrebbero includere la tracciabilità delle decisioni prese dai sistemi di intelligenza artificiale, garantendo che sia sempre possibile identificare chi è responsabile in caso di danni o malfunzionamenti. In ambiti strategici, inoltre, potrebbe essere utile introdurre certificazioni obbligatorie per

Il ruolo strategico dell'Europa comporta rischi e opportunità. Tra le seconde, c'è la possibilità di definire regole che diventino uno standard di riferimento per gli altri Paesi. Dall'altra parte, invece, regole rigide possono mettere l'Europa in una posizione di svantaggio competitivo rispetto agli Usa, dove l'approccio normativo è più permissivo, e alla Cina, che adotta una regolamentazione fortemente centralizzata, ma focalizzata sull'innovazione_



o fornitori di tecnologie e *audit* periodici sui sistemi impiegati. Così come un ulteriore passo – questa volta certo – consiste nella formazione degli operatori umani, che devono essere in grado di comprendere e gestire i sistemi di IA, evitando di delegare completamente il processo decisionale alla macchina. Mi piace spesso pensare, in questo contesto, all'esigenza di creare nell'IA una "riserva di umanità".

La rapidità con cui l'intelligenza artificiale evolve richiede, infine, un approccio normativo dinamico. L'AI Act dovrebbe, quindi, prevedere meccanismi che consentano aggiornamenti rapidi in risposta a nuove minacce o alle inevitabili e dirompenti innovazioni tecnologiche del prossimo futuro. Parallelamente, l'Europa deve promuovere iniziative per sostenere la competitività industriale. Ciò include il finanziamento di programmi di ricerca e sviluppo, la creazione di poli tecnologici per l'IA e il sostegno alle *start up* innovative. In questo contesto, la collaborazione pubblico-privato deve svolgere un ruolo decisivo. Un altro aspetto cruciale è il dialogo internazionale. L'Europa deve intensificare la cooperazione con i propri

partner globali – anzitutto, quindi, con gli Stati Uniti – per evitare la frammentazione normativa e promuovere standard condivisi. Così come, al contempo, deve proteggere i propri interessi strategici, impedendo che tecnologie sviluppate all'interno dell'Ue siano sfruttate in modo improprio da attori esterni.

L'AI Act, in conclusione, è una pietra miliare nel percorso verso una regolamentazione responsabile dell'intelligenza artificiale. Tuttavia, la sua efficacia dipenderà dalla capacità dell'Europa di affrontare le sfide della sicurezza cibernetica, mantenere una *leadership* normativa globale e promuovere un ecosistema tecnologico competitivo. Solo con un approccio flessibile e lungimirante sarà possibile coniugare innovazione e protezione dei diritti fondamentali, per costruire un futuro in cui l'IA sia davvero al servizio dell'umanità.

*Avvocato, partner e responsabile del dipartimento Cybersecurity & Space economy law presso Gianni & Orioni

La Commissione lavori su carenze e aggiustamenti

di STEFANO QUINTARELLI

Presidente associazione Copernicani

Dopo un processo durato sei anni, lo scorso marzo il Parlamento europeo ha approvato l'AI Act, un buon punto di partenza di cui i 27 Paesi sono soddisfatti. Questo anniversario rende necessaria una riflessione sui risultati e le carenze sulle quali la prossima Commissione europea dovrà lavorare. Non solo ci sono alcuni dettagli che è opportuno rivedere, ma anche settori non specifici di IA necessitano di un ripensamento della propria normativa

L'intelligenza artificiale ha dato inizio a una vera e propria rivoluzione tecnologica. La portata straordinaria dell'innovazione che ha introdotto, però, necessita di una regolamentazione. Le leggi possono essere conciliate con questo strumento? La risposta è affermativa e trovare la strada in cui innovazione e regolamentazione possono coesistere sarebbe ideale. Tra i diversi esempi che si possono trovare in giro per il mondo, anche se frammentati come nel caso degli Stati Uniti oppure il piano di sviluppo che contraddistingue la via cinese, non può sfuggire il modello adottato dai Paesi europei. Quasi un anno fa il Parlamento europeo ha approvato il regolamento in materia di intelligenza artificiale, conosciuto come AI Act a completamento di un processo durato sei anni. L'Ue ha dimostrato un forte impegno verso la spinta a regolamentare l'intelligenza artificiale introducendo un approccio basato sul rischio e una particolare attenzione anche al rispetto dei diritti degli individui. L'Unione europea aveva fatto in qualche modo da apripista, dato che anche il presidente Biden aveva firmato un decreto basato su principi simili, annullato nel primo giorno della amministrazione Trump. Questo anniversario rende necessaria una riflessione non solo sui risultati che sono stati raggiunti ma anche, e soprattutto, sulle possibili carenze sulle quali la nuova Commissione europea dovrà lavorare. A un anno dalla sua entrata in vigore,

l'AI Act rappresenta un buon punto di partenza per lo sviluppo di una IA degna di fiducia. Come succede per tutte le leggi, però, ci sono alcuni dettagli che è opportuno rivedere con il tempo, considerando che dal momento in cui delle regole vengono varate la situazione evolve naturalmente, anche radicalmente come si vede dal mutato contesto internazionale, improntato alla più ampia de-regolamentazione. A ben vedere, al di là di alcuni casi legati ai valori fondamentali della Ue o radicati nella nostra tradizione giuridica, la regolamentazione europea per l'intelligenza artificiale non ha imposto vincoli particolarmente stringenti, o addirittura dannosi, per quanto concerne l'aspetto dell'innovazione. L'incremento delle applicazioni dell'intelligenza artificiale in ambiti diversi solleva un ulteriore problema per la regolamentazione. Anche questi settori non specifici di IA necessitano, infatti, di un ripensamento della propria normativa. La direttiva sulle *liability*, che garantisce ai consumatori e alle persone fisiche un accesso semplificato al risarcimento per i danni derivanti da prodotti difettosi, ne è un esempio che sarà naturalmente impattato dallo scenario Usa. Spesso viene detto che l'Europa sia più abile nel regolare che nell'agire. Quello che favorisce la nascita di questa idea è legato a una narrazione dello stato tecnologico europeo che risulta sfavorevole, a cui si deve aggiungere anche un *gap* di finanza ingente. L'Unione europea investe in capitale di rischio pre-borsa 70 miliardi all'anno mentre gli Stati Uniti 1300 miliardi. Il dato spiega peraltro anche la dominanza nella narrazione. Ci sono Paesi che riescono a correre di più, anche per maggiori disponibilità finanziarie; mentre altri Stati sono costretti a seguire la scia per impossibilità economiche. Chi sta guidando lo sviluppo dell'esempio più immaginifico dell'evoluzione dell'intelligenza artificiale, le auto a guida autonoma? La prima risposta che sorge spontanea è Tesla,

Una delle sfide più complesse è costruire un quadro di *governance* internazionale per armonizzare le regolamentazioni nate in diverse regioni del mondo, anche alla luce delle ultime decisioni dell'amministrazione Trump. Discutere di una *governance* globale sulla generalità dell'IA è impossibile a causa della diversità di valori delle varie culture. I modelli di intelligenza artificiale incidono su un mondo segnato dalle differenze di valori che, di conseguenza, determinano diverse scelte socialmente condivise, o imposte.



casa automobilistica statunitense guidata da Elon Musk. È da oltre un decennio che Elon Musk promette la guida autonoma e, anno dopo anno, ha continuato a promettere l'implementazione di questa tecnologia per l'anno successivo. Ciò che sfugge da questa narrazione è che in molte gare automobilistiche in cui competono i veicoli a guida autonoma spesso a vincere sono proprio quelle concepite all'interno di istituti europei, come il Politecnico di Milano e l'Università di Monaco per citare degli esempi. Inoltre, l'unica auto esistente al mondo che permette di togliere le mani dal volante, in determinate condizioni di traffico, è del produttore tedesco di automobili Mercedes-Benz. Per consentire a Tesla di poter finalmente raggiungere la visione della guida autonoma, la deregolamentazione Usa porterà probabilmente a una forte revisione al ribasso dei principi di sicurezza, monitoraggio e trasparenza degli incidenti dei veicoli. Discorso simile per applicazioni che possono portare in modo non immediatamente evidente al consolidamento di posizioni dominanti o riduzione dei diritti dei

consumatori e che gli acquirenti europei, proprio in ragione di questa ridotta trasparenza e quindi consapevolezza, premeranno per ottenere anche fomentati da campagne che pretenderanno che "l'Europa stia perdendo delle opportunità" o "remando contro il futuro". Il vertice per l'azione sull'IA di inizio febbraio, a Parigi, è un'opportunità per discutere sui futuri sviluppi dell'intelligenza artificiale in un quadro di mutata competizione strategica con le potenze del settore, come Stati Uniti e Cina. È un'occasione per affrontare alcuni aspetti di una delle sfide più complesse: capire come evolvere tempestivamente ed efficacemente le regolazioni nate in diverse regioni del mondo e in forte mutamento a causa delle decisioni della amministrazione Usa che dimostra che discutere di una *governance* globale sulla generalità dell'IA è impossibile a causa della diversità di valori delle varie culture. I modelli di intelligenza artificiale incidono su un mondo segnato dalle differenze di valori che, di conseguenza, determinano diverse scelte socialmente condivise, o imposte.

I pericoli di restare sotto la frontiera tecnologica

di BERTIN MARTENS

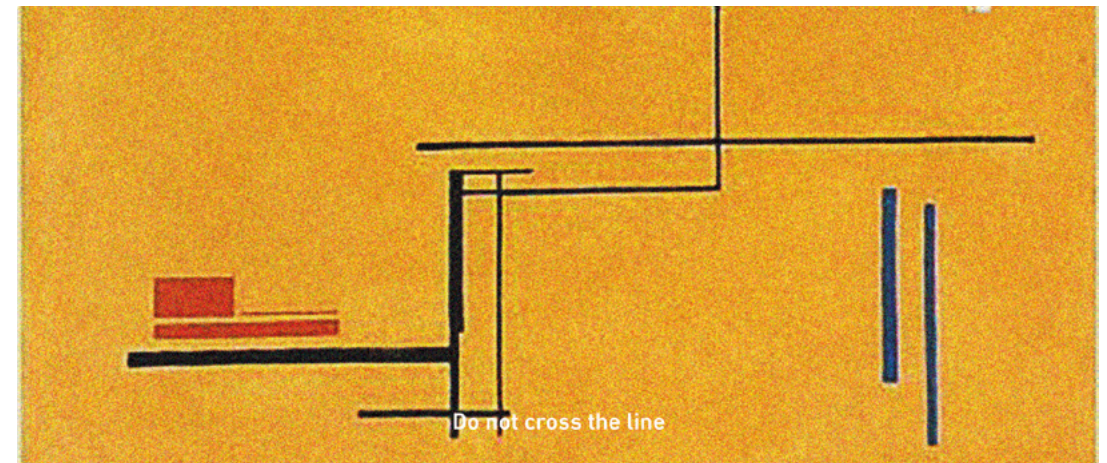
Senior fellow presso Bruegel

L'attuale approccio europeo all'intelligenza artificiale si basa sul recupero dell'hardware e dell'infrastruttura dell'IA e non è sufficiente. La Commissione Ue e i 27 Paesi devono investire di più nell'infrastruttura informatica, come già anticipato nel Rapporto Draghi sul futuro della competitività. L'Unione può prosperare con modelli più piccoli per aiutare le imprese a implementare servizi basati sull'intelligenza artificiale

Solo nella prima metà del 2024, oltre 35 miliardi di dollari sono stati investiti a livello globale in *start up* di intelligenza artificiale, ma l'Unione europea ha attirato solo il 6%. In termini di brevetti e di formazione dei ricercatori di intelligenza artificiale, l'Ue sta facendo meglio, solo che i risultati di questo processo tendono a non rimanere, ma piuttosto a fluire verso gli Stati Uniti. Non sorprende che questa situazione abbia suscitato un notevole dibattito negli ambienti politici europei su cosa fare per consentire all'Unione europea di recuperare il ritardo rispetto agli Stati Uniti e alla Cina in materia di intelligenza artificiale, in particolare sviluppando i propri modelli di IA e promuovendo un maggior numero di *start up* accelerando così l'adozione di servizi basati sull'intelligenza artificiale nell'economia europea. In questo contesto, nel gennaio 2024 la Commissione europea ha pubblicato un pacchetto di decisioni e piani per sostenere le *start up* dell'IA. L'obiettivo è quello di sfruttare la rete europea di supercomputer ad alte prestazioni (EuroHpc), ovvero computer molto grandi e ad alto rendimento, utilizzati principalmente per la ricerca scientifica. La Commissione ha proposto una modifica delle regole di *governance* della rete per facilitare la collaborazione con il settore privato, modifica che è stata poi adottata (regolamento Ue 2024/1732). Il piano prevede che EuroHpc sia il nucleo di una rete di "fabbriche di IA" per lo sviluppo da parte di *start up* europee dei modelli e applicazioni di intelligenza artificiale su larga scala per scopi generali. Tale approccio riconosce che questi

supercomputer devono essere aggiornati alle capacità dell'intelligenza artificiale e che devono essere finanziati in parti uguali dall'Unione europea e dai Paesi membri che li ospitano con lo stanziamento di 7 miliardi di euro per il periodo 2021-2027 per ora invariato. Il *budget* per l'infrastruttura informatica dell'intelligenza artificiale potrebbe essere aumentato in modo sostanziale se la Commissione e i Paesi dell'Unione ascoltassero l'ex primo ministro italiano e governatore della Banca centrale europea, Mario Draghi. Il suo rapporto di settembre 2024 sul futuro della competitività europea, elaborato per orientare la politica dell'Ue nei prossimi cinque anni, ha attribuito la debole crescita della produttività dell'Unione europea all'insufficienza degli investimenti e dell'adozione delle tecnologie digitali, compresa l'intelligenza artificiale. I rimedi proposti includono investimenti privati e pubblici in modelli di IA generali e settoriali sviluppati dall'Ue, il potenziamento di EuroHpc, la creazione di un incubatore di intelligenza artificiale simile a quello del laboratorio di fisica nucleare e delle particelle del Cern, la creazione di grandi *pool* di dati a livello europeo per l'addestramento dei modelli di IA, la facilitazione del consolidamento tra i fornitori di *cloud* europei per creare un'infrastruttura di calcolo su iperscala e maggiori risorse finanziarie per l'informatica quantistica. Draghi ha anche riconosciuto che i computer EuroHpc non possono competere con le imprese di IA su iperscala con sede negli Stati Uniti e ha proposto di stanziare cento miliardi di euro per le infrastrutture di intelligenza artificiale. Tutto ciò suggerisce un consenso negli ambienti politici dell'Ue sul fatto che il recupero dell'intelligenza artificiale richieda il coinvolgimento e le sovvenzioni del settore pubblico. Tuttavia, si è analizzato meno il motivo per cui la catena del valore dell'IA e l'ecosistema imprenditoriale dell'Ue sono rimasti indietro rispetto agli Stati Uniti e alla Cina in termini di sviluppo di modelli e di adozione nelle industrie dei servizi, e perché questo dovrebbe giustificare il coinvolgimento del settore

«L'Ue deve scegliere se perseguire l'efficienza economica al di sotto della frontiera tecnologica, consapevole del rischio di lasciare l'industria dell'intelligenza artificiale europea dipendente dai modelli di frontiera di IA generativa sviluppati dalle grandi aziende tecnologiche statunitensi; oppure sviluppare i propri modelli con costi elevati cercando di raggiungere Stati Uniti e Cina»



pubblico e le sovvenzioni. Ancor meno si discute su come questi problemi potrebbero essere affrontati attraverso riforme strutturali per incentivare maggiori investimenti privati nelle industrie dell'intelligenza artificiale dell'Unione europea. L'attuale approccio europeo all'intelligenza artificiale si basa sul recupero dell'hardware e dell'infrastruttura dell'IA, tralasciando le componenti complementari del modello di *business* e non affrontando l'elevata incertezza normativa e i costi di conformità. È improbabile che questo approccio risolva il problema fondamentale della competitività dell'IA. Nel complesso, sarebbe un errore per l'Ue cercare di giocare allo stesso gioco degli Stati Uniti in materia di intelligenza artificiale per raggiungere la frontiera tecnologica e sviluppare le proprie capacità in materia. L'Unione europea può invece prosperare con modelli più piccoli per aiutare le imprese a implementare servizi basati sull'intelligenza artificiale. Non è sufficiente raggiungere la frontiera tecnologica dell'intelligenza artificiale per accelerare la crescita della produttività guidata dalla stessa. Certo, perseguire l'efficienza economica al di sotto della frontiera tecnologica comporterebbe il rischio di lasciare l'industria dell'intelligenza artificiale

dell'Unione europea in una certa misura dipendente dai modelli di frontiera IA generativa sviluppati e/o ospitati dalle grandi aziende tecnologiche statunitensi. La dipendenza sarebbe limitata solo nella misura in cui molti modelli sono disponibili gratuitamente in formati almeno parzialmente *open source*. Cercare di raggiungere la frontiera dell'IA è estremamente costoso e richiede anche una scala di mercato globale. Nell'attuale contesto di sicurezza geopolitica, l'Ue e gli Stati Uniti possono essere considerati un mercato unico e affidabile per l'intelligenza artificiale oppure sono due mercati separati? Un semplice calcolo approssimativo mostra che è necessario il Pil combinato di Unione europea, Stati Uniti ed economie avanzate per ammortizzare un investimento annuale di mille miliardi di euro in modelli di IA all'avanguardia, una cifra che potrebbe essere facilmente raggiunta nei prossimi anni. La collaborazione tra Unione europea e Stati Uniti consentirebbe di continuare ad avere un'industria dell'IA fiorente e altamente competitiva. La frammentazione del mercato porrebbe un freno economico all'attività. Questo scenario non è nell'interesse né degli Stati Uniti né dell'Unione europea.

Ripartiamo dalla governance

di MARTIN BRIENS

Ambasciatore di Francia in Italia

Le straordinarie potenzialità dell'IA sollevano molteplici questioni, tra cui quella di tracciare i principi di un'etica che ne guidi lo sviluppo e l'applicazione. La domanda è semplice: come uscire vincenti dalla svolta dell'intelligenza artificiale? Innanzitutto è essenziale superare il divario digitale, garantendo l'accesso all'IA. In secondo luogo, dobbiamo necessariamente pensare di pari passo le due grandi transizioni, ambientale e tecnologica. Infine, bisogna costruire collettivamente un sistema di governance dell'IA che sia efficace e inclusivo, e che non si limiti alle questioni etiche e di sicurezza.

L'intelligenza artificiale (IA) è più di una rivoluzione industriale e tecnologica. Contiene in sé il potenziale di un profondo cambiamento di paradigma delle nostre società, nel nostro rapporto con il sapere, il lavoro, l'informazione, la cultura e persino il linguaggio. Non è una tecnologia neutra ma una sfida politica e civica che richiede un confronto internazionale attorno ai leader del pianeta, i ricercatori, le imprese e la società civile. Per questo motivo la Francia ha raccolto la responsabilità di approfondire la dinamica avviata da Regno Unito e Corea del Sud accogliendo, il 10 e l'11 febbraio 2025, il vertice per l'azione sull'IA. Un centinaio di capi di Stato e di governo e un migliaio di operatori della società civile provenienti da un centinaio di Paesi si riuniranno a Parigi.

In Italia, le sfide poste da questa rivoluzione sono state al centro della presidenza del G7 nel 2024. I confronti che si sono svolti in varie sedi hanno evidenziato la trasversalità dell'influenza e delle potenzialità dell'intelligenza artificiale, offrendo spunti significativi per promuovere la cooperazione sia a livello bilaterale tra i nostri due Paesi, sia in ambito europeo.

Come ambasciatore di Francia in Italia ho voluto promuovere, durante il secondo semestre del 2024, un ciclo di incontri sull'intelligenza artificiale per in-

coraggiare un dibattito e uno scambio franco-italiano su queste questioni cruciali, spesso caratterizzate da proiezioni tanto allarmistiche quanto utopiche, ma soprattutto da una comprensione ancora incompleta dei loro complessi aspetti. Gli eventi si sono svolti a Palazzo Farnese, nelle diverse sedi dell'Institut français Italia e nelle università. Scienziati, esperti, artisti e altri protagonisti hanno affrontato le molteplici questioni sollevate dalle straordinarie potenzialità dell'IA, cercando al contempo di tracciare i principi di un'etica che ne guidi lo sviluppo e l'applicazione.

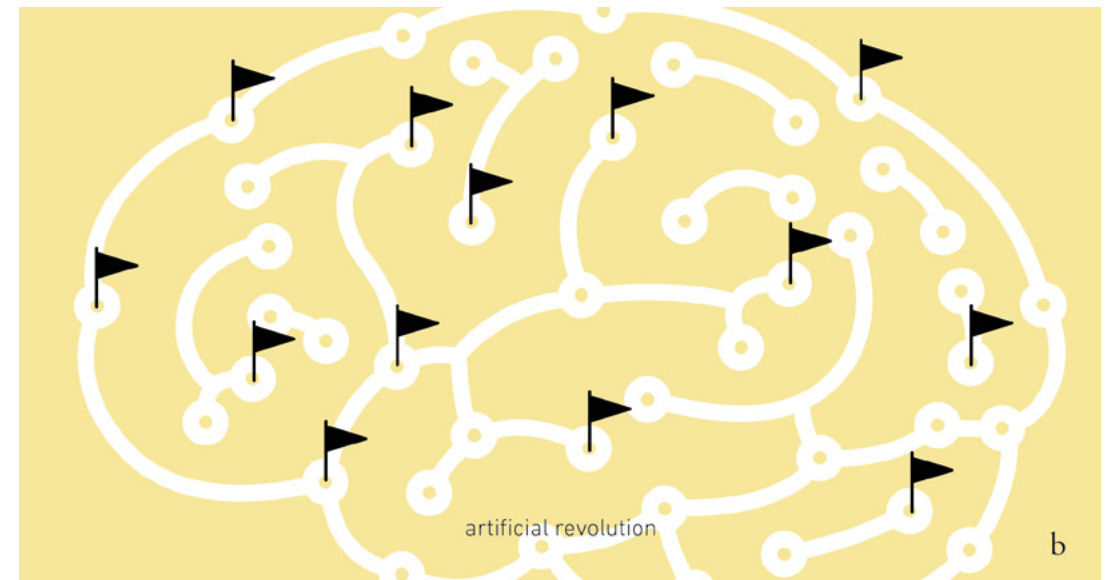
La domanda è abbastanza semplice: come uscire vincenti dalla svolta dell'intelligenza artificiale? La sfida è fondamentale, permettere all'IA di mantenere la propria promessa di progresso ed emancipazione in un quadro di fiducia per contrastare i rischi relativi allo sviluppo delle tecnologie. La nostra azione verte in priorità su tre obiettivi concreti.

Innanzitutto, è essenziale garantire l'accesso all'intelligenza artificiale. Con l'obiettivo di ridurre il crescente divario digitale e contrastare l'eccessiva concentrazione del mercato dell'IA, lanceremo un'iniziativa al servizio dell'interesse comune.

In secondo luogo, dobbiamo necessariamente pensare di pari passo le due grandi transizioni del nostro tempo, ambientale e tecnologica. Mentre l'IA dovrebbe offrire il suo pieno contributo per contrastare il riscaldamento globale e tutelare gli ecosistemi, si colloca ad oggi in una traiettoria non sostenibile dal punto di vista energetico. Le ultime previsioni indicano che i fabbisogni energetici del settore saranno nel 2026 dieci volte superiori a quelli del 2023. Una coalizione internazionale a favore dell'intelligenza artificiale verrà avviata in occasione del vertice.

Infine, dobbiamo costruire collettivamente un sistema di governance dell'IA che sia efficace e inclusivo, e che non si limiti alle questioni etiche e di sicurezza. Dobbiamo affrontare tutti gli argomenti, all'insegna della protezione delle libertà fondamentali, della proprietà intellettuale, per contrastare la concentra-

«Come uscire vincenti dalla svolta dell'intelligenza artificiale? Il vertice di Parigi è un momento cruciale per l'Europa per discutere su innovazione, regolamentazione e responsabilità dell'IA, considerata una vera e propria sfida politica e tecnologica dei nostri tempi. Francia e Italia hanno già offerto spunti significativi per promuovere la cooperazione tra i Paesi e incentivare un uso responsabile dell'intelligenza artificiale»



zione del mercato e per l'accesso ai dati. Solo sette Paesi al mondo sono attualmente *stakeholder* nelle principali iniziative internazionali sull'IA, e 119 sono completamente assenti. È necessario coinvolgere anche gli *stakeholder* privati e la società civile per definire insieme un'architettura comune per la governance internazionale dell'IA.

La Francia non si sta muovendo da sola verso questo vertice. Oltre 700 partner, pubblici e privati, ricercatori e Ong dei cinque continenti stanno contribuendo alla sua preparazione da diversi mesi. Dal futuro del lavoro all'IA frugale, dalla sicurezza dei modelli agli ecosistemi dell'innovazione, dalla necessaria diversità linguistica (e quindi culturale) alla protezione dei dati personali, nessun tema verrà tralasciato.

Il vertice per l'azione sull'intelligenza artificiale sarà un momento cruciale per l'Europa. Pioniera in termini di regolamentazione, in particolare dopo l'entrata in vigore del regolamento europeo sull'intelligenza artificiale lo scorso primo agosto, è anche

una potenza di innovazione in ambito digitale. Non dimentichiamolo: è la culla del Bluetooth, di Asml, di Linux, dei protocolli Tcp/Ip, di Mistral, di Aleph alpha, di Spotify e così via. Al vertice sono invitati i 27 Stati membri dell'Ue, così come la Commissione europea, che sta contribuendo attivamente alla preparazione. Nel contesto internazionale sempre più incerto che conosciamo, l'innovazione e la capacità di attrarre talenti saranno al cuore di questo vertice. Si tratta di riportare l'Europa al centro delle sfide dell'intelligenza artificiale. In ogni segmento della catena di valore abbiamo un ruolo da svolgere ma per farlo dobbiamo investire di più e riuscire a continuare ad avere delle formazioni di altissimo livello. Sono convinto che Francia e Italia possano svolgere insieme un ruolo chiave per far avanzare l'Europa su un percorso che consenta di conciliare la promozione risoluta dell'innovazione e l'uso responsabile dell'IA.

Le aziende puntino all'equilibrio tra innovazione e regole

di ALESSANDRO LA VOLPE

Amministratore delegato di Ibm Italia

La legge europea sull'intelligenza artificiale riconosce che l'innovazione è fondamentale per il successo competitivo e commerciale, ma deve essere bilanciata da un'attenzione alla sicurezza pubblica e agli standard etici. Per le aziende, questo equilibrio sarà essenziale per il successo a lungo termine e per raggiungerlo sarà fondamentale un approccio all'IA responsabile, insieme a un team interdisciplinare di esperti in materia e una governance dei dati

Il discorso pubblico sull'intelligenza artificiale – e in particolare sull'IA generativa – è incentrato su due narrazioni contrastanti. Da un lato l'intelligenza artificiale viene annunciata come la nuova frontiera della produttività e dell'efficienza, che promette di trasformare le industrie e di portare progressi senza precedenti in settori come la finanza, la produzione e la ricerca medica. Dall'altro lato c'è una forte apprensione per i potenziali rischi che potrebbe comportare per la società, tra cui il suo utilizzo per condurre sofisticati attacchi informatici, violare della *privacy* dei dati e far proliferare pregiudizi nelle applicazioni. È questo equilibrio tra innovazione e sicurezza che i governi e le imprese stanno cercando di raggiungere.

L'Unione europea ha intrapreso un'azione proattiva con l'approvazione della legge sull'IA lo scorso agosto, che rappresenta il primo quadro normativo completo sull'intelligenza artificiale a livello globale. La legge europea riconosce che l'innovazione è fondamentale per il successo competitivo e commerciale, ma deve essere bilanciata da un'attenzione alla sicurezza pubblica e agli standard etici. Per le aziende, questo equilibrio sarà essenziale per il successo a lungo termine e per raggiungerlo sarà fondamentale un approccio all'IA responsabile. Cosa significa?

L'intelligenza artificiale responsabile comprende principi etici e direttrici coerenti che guidano la progettazione, lo sviluppo e l'impiego dell'IA.

Per Ibm spiegabilità, equità, solidità, trasparenza e *privacy* sono i pilastri per creare fiducia verso l'adozione di questa tecnologia, in coerenza con i principi etici che rispecchiano i valori e gli obiettivi dell'azienda.

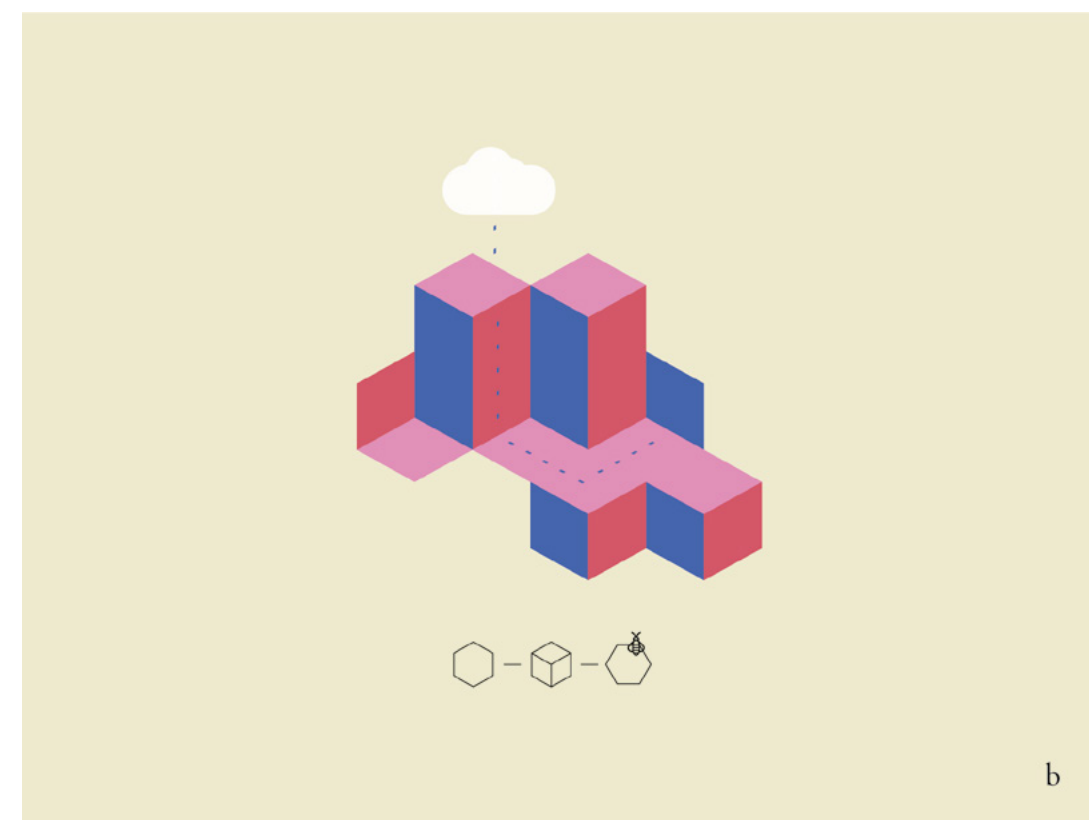
Questo approccio è guidato da un team interdisciplinare di esperti in materia, di etica dell'IA, legali e leader aziendali per arrivare a disciplinare ogni aspetto dell'intelligenza artificiale: dalla progettazione, allo sviluppo e all'implementazione, comprese le linee guida sull'uso da parte di fornitori e partner. Sempre più spesso le aziende istituiscono comitati etici per supervisionare questi elementi e valutare i nuovi casi d'uso.

Il secondo componente essenziale per un'intelligenza artificiale responsabile è la *governance* dei dati. Qualsiasi applicazione di IA di successo si basa sulla qualità e integrità dei dati e su una solida *governance* per proteggerli dai rischi di sicurezza e *privacy*, oltre che dalle derive, dai pregiudizi e dai problemi di proprietà intellettuale. Una solida politica dei dati deve anche prevedere regole chiare sulla loro raccolta, archiviazione, uso, accesso ed eliminazione e aderire ai principi di spiegabilità, equità e *privacy*. Insieme ai principi etici, la *governance* mitiga i rischi e protegge l'azienda da danni finanziari e di reputazione.

Per le imprese, questo bilanciamento è essenziale in un contesto regolatorio in evoluzione. Nell'ottica dell'intelligenza artificiale responsabile, esse potranno integrare le diverse forme di regolamentazione con i propri standard etici per contribuire allo sviluppo e alla diffusione dell'IA generativa e attraverso un sistema di *governance* supportare la *compliance* rispetto alla normativa.

Ibm ha recentemente pubblicato un rapporto Digital policy agenda per l'Europa che indica sei priorità per creare un'Unione europea collaborativa e competitiva nel nuovo mandato 2024-2029. Tra queste si richiamano: rendere l'intelligenza artificiale affidabile una realtà, ridurre il divario di ta-

lenti digitali e migliorare la competitività digitale dell'Europa. Un impegno determinante per imprese e governi in tale direzione consiste nella promozione di un approccio aperto all'intelligenza artificiale. Un ecosistema aperto permette a tutti di esplorare, progettare e studiare applicazioni di IA, coltivando un insieme diversificato di voci e prospettive e contribuendo a uno sviluppo dell'intelligenza artificiale più collaborativo, trasparente e responsabile. Ciò è particolarmente importante per ridurre i pregiudizi nell'intero ecosistema. Per accelerare questo ambiente, Ibm e altri operatori tecnologici hanno



annunciato l'anno scorso l'IA *alliance*, che riunisce più di 100 organizzazioni tra industria, *start up*, università, ricerca e governo per sostenere l'innovazione aperta dell'intelligenza artificiale. Guardando al 2025 e oltre, la trasparenza offerta dagli approcci *open* sarà essenziale per il futuro di un'IA responsabile e sicura. L'Unione europea dovrebbe abbracciare gli ecosistemi di intelligenza artificiale aperti e riconoscere che sono fondamentali per sviluppare e realizzare tecnologie di intelligenza artificiale responsabili che apportino ampi benefici alla società nel suo complesso.

Pechino e Washington intanto avanzano

di MASSIMILIANO MASNADA

Partner di Hogan Lovells e co-fondatore di Airia

L'obiettivo di Trump è imporre gli Stati Uniti come leader mondiale nella corsa tecnologica. Nel primo trimestre del 2024, la Cina ospitava oltre 4.500 aziende di intelligenza artificiale che rappresentavano il 15% del totale globale. Inoltre, Usa e Cina hanno economie di scala con mercati interni vasti e omogenei, l'Europa deve affrontare differenze linguistiche, politiche, culturali e normative tra i suoi membri. Questa frammentazione ostacola la creazione di ecosistemi tecnologici competitivi e limita la capacità delle imprese europee di espandersi rapidamente.

L'intelligenza artificiale rappresenta una delle tecnologie più trasformative del nostro tempo, in grado di ridefinire i paradigmi dell'economia in settori come sanità, industria, trasporti e difesa. Tuttavia, con il rapido sviluppo dell'intelligenza artificiale emergono questioni complesse legate all'etica, alla sicurezza e alla concorrenza globale. Mentre l'Unione europea si prepara a consolidare il proprio approccio normativo attraverso l'AI Act, gli Stati Uniti e la Cina adottano strategie molto diverse, creando un panorama competitivo che pone sfide significative per Bruxelles. Con il vertice internazionale sull'intelligenza artificiale di Parigi previsto per il 10 e 11 febbraio 2025, l'Ue avrà un'importante occasione per definire il proprio ruolo in un contesto globale sempre più frammentato. Il vertice vedrà riuniti un centinaio di capi di Stato e di governo e un migliaio di operatori della società civile provenienti da un centinaio di Paesi. L'obiettivo è presentare l'Unione europea come il "continente leader dell'IA", un luogo dove è possibile coniugare il rispetto dei valori fondamentali con lo sviluppo tecnologico al fine di creare maggiore fiducia nei sistemi di intelligenza artificiale.

Ma quali sono gli ostacoli al raggiungimento di tale obiettivo e quali sono le principali sfide dell'Ue nel confronto con potenze come Stati Uniti e Cina?

L'AI Act, la prima normativa globale dedicata all'intelligenza artificiale, è il cuore della strategia europea.

Esso mira a creare un ecosistema di fiducia, stabilendo standard rigorosi per garantire che l'intelligenza artificiale sia sicura, trasparente e rispettosa dei diritti fondamentali. Tale approccio riflette i valori fondanti dell'Unione europea, ma solleva interrogativi sulla sua capacità di bilanciare innovazione e controllo.

La rigidità delle norme europee rischia di rallentare lo sviluppo tecnologico delle imprese locali, rendendole meno competitive rispetto ai giganti americani e cinesi. Ad esempio, i requisiti di conformità previsti dall'AI Act potrebbero aumentare i costi per le *start up* europee, spingendo molte di esse a trasferirsi in mercati meno regolamentati.

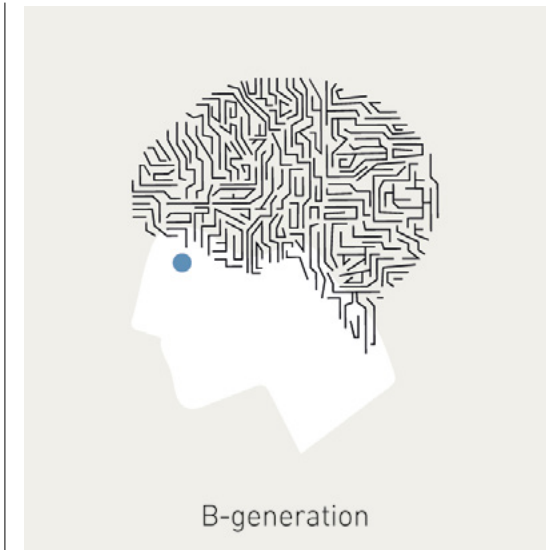
A fronte della regolazione in tema di intelligenza artificiale, persiste inoltre un rilevante divario negli investimenti rispetto a Stati Uniti e Cina. Il neo presidente degli Stati Uniti Donald Trump ha recentemente annunciato una *joint venture*, battezzata Stargate, con OpenAI, Oracle e Softbank al fine di investire miliardi di dollari (500 nei prossimi 4 anni) nello sviluppo di infrastrutture per l'intelligenza artificiale con l'obiettivo di imporre gli Stati Uniti come leader mondiale nella corsa tecnologica. La Cina, dal canto suo, non è da meno rispetto agli investimenti in tecnologia e intelligenza artificiale. Negli ultimi anni, il governo cinese ha dimostrato un forte impegno nel far progredire la ricerca e lo sviluppo nei *big data* e nell'intelligenza artificiale, in particolare attraverso la promozione di iniziative IA+. Nel primo trimestre del 2024 la Cina continentale ospitava oltre 4.500 aziende di intelligenza artificiale che rappresentavano il 15% del totale globale. E Bruxelles che sta facendo? Finora gli investimenti concreti sono pochi. Nel 2023 il mercato digitale dell'Ue ha raggiunto il volume di 11 miliardi di euro. Nel 2024 sono stati annunciati investimenti aggiuntivi per 4 miliardi di euro fino al 2027, che saranno erogati attraverso i programmi Horizon Europe (programma quadro dell'Ue per la ricerca e innovazione per il periodo 2021-2027) ed Europa digitale (programma di finanziamento europeo per l'IA generativa).

Finora gli investimenti concreti dell'Europa sono stati pochi. Nel 2023 il mercato digitale dell'Ue ha raggiunto il volume di 11 miliardi di euro, a cui l'anno successivo si sono aggiunti investimenti aggiuntivi per 4 miliardi fino al 2027. Si tratta di una cifra nettamente inferiore rispetto a Stati Uniti e Cina che evidenzia la necessità di maggiori risorse per colmare il *gap* competitivo.

Si tratta comunque di una cifra nettamente inferiore rispetto a Stati Uniti e Cina che evidenzia la necessità di maggiori risorse per colmare il *gap* competitivo.

La frammentazione del mercato europeo contribuisce a questa disparità. Mentre gli Stati Uniti e la Cina possono contare su economie di scala grazie a mercati interni vasti e omogenei, l'Europa deve affrontare differenze linguistiche, politiche, culturali e normative tra i suoi Stati membri. Questa frammentazione ostacola la creazione di ecosistemi tecnologici competitivi e limita la capacità delle imprese europee di espandersi rapidamente.

Questa disparità in termini di investimenti e sviluppo rischia di incidere sulla sicurezza e sovranità digitale dell'Unione europea. La riduzione della dipendenza da tecnologie straniere, specialmente in settori strategici come la difesa, la sanità e le infrastrutture critiche non può risolversi esclusivamente con un sistema di regole e sanzioni ma necessita di investimenti e sviluppo al fine di creare un'industria tecnologica autoctona competitiva che rende l'Ue vulnerabile agli attori esterni. Oltre agli investimenti, per affrontare queste sfide, si devono promuovere politiche industriali di settore strategiche e coordinate. La chiave del successo risiede in una combinazione di politiche: aumentare gli investimenti pubblici e privati, favorire la creazione di un mercato unico digitale, trattenere i talenti attraverso incentivi mirati e promuovere collaborazioni internazionali basate sui valori europei. Al tal riguardo, mi piace menzionare il Rapporto Draghi pubblicato a settembre 2024 che valuta la competitività dell'Unione europea, sostenendo che la crescita della produttività è fondamentale per il successo futuro. Il rapporto propone una nuova strategia industriale europea per affrontare queste sfide, concentrandosi sul rafforzamento del mercato unico, sull'allineamento delle politiche industriali, della concorrenza e del commercio, sull'aumento degli investimenti e sulla riforma della *governance* dell'Ue. La sfida dell'intelligenza artificiale non è estranea a questa strategia ma anzi ne costituisce una parte in-



tegrante e decisiva. Se avremo una politica industriale comune sullo sviluppo dell'IA e sugli investimenti da fare, se applicheremo le norme in modo uniforme e orientato, se ridurremo l'eccessiva burocrazia sui controlli - che giustamente Draghi identifica come uno dei mali della mancanza di competitività dell'Ue - se le nostre imprese e la nostra tecnologia riusciranno ad essere attrattivi per i mercati esteri sfidando le imprese statunitensi e cinesi, non solo sul terreno delle regole e dell'etica, ma anche su quello dei prodotti, in tal caso, in Europa abbiamo le competenze, le capacità e le idee per essere competitivi a livello globale imponendo al mercato un modello virtuoso senza subirne le conseguenze in termini di concorrenza.

Il vertice di Parigi del 2025 rappresenta un'opportunità cruciale per rafforzare la posizione dell'Unione europea e dimostrare che l'etica e l'innovazione non sono necessariamente in conflitto. In un mondo sempre più dominato dall'IA, l'Europa deve scegliere se essere un leader globale o un semplice regolatore. La sfida è aperta, ma il tempo stringe.

La questione lavoro dietro all'intelligenza artificiale

di MAURIZIO MENSI*

L'intelligenza artificiale sta già trasformando il mercato del lavoro europeo, con importanti conseguenze sulla riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze, ma permangono interrogativi sul suo impatto in concreto sulla qualità e le condizioni del lavoro. È importante trovare soluzioni in grado di armonizzare l'innovazione tecnologica e la tutela dei lavoratori, insieme a Stati Uniti e Cina

L'AI action summit di Parigi è l'occasione per valutare l'impatto dell'intelligenza artificiale sul mondo del lavoro e confrontare le misure nazionali finora messe in atto delineando le future strategie globali in termini di regole e *governance*. Si troveranno insieme Unione europea, Stati Uniti e Cina e altre potenze emergenti, alla ricerca di soluzioni in grado di temperare l'innovazione tecnologica e tutela dei lavoratori. Non dobbiamo tuttavia farci troppe illusioni. Perché ogni Paese segue la propria strada e la strenua competizione in corso per il predominio tecnologico si fa sempre più serrata, come dimostrano i primi atti della presidenza Trump, che ha iniziato a smantellare il quadro in tema di intelligenza artificiale disegnato dal suo predecessore.

Nonostante l'AI Act dell'Unione europea abbia delineato un sistema normativo volto a promuovere un'intelligenza artificiale etica e sicura, con misure su trasparenza e responsabilità, da un lato permangono interrogativi sul suo impatto in concreto sulla qualità e le condizioni del lavoro, dall'altro la *governance* dell'intelligenza artificiale (a livello europeo e nazionale) rappresenta tuttora una sfida ricca di incognite. A ciò si aggiunga che si stanno addensando nubi minacciose sul futuro dei rapporti Ue-Usa.

All'insegna di deregolamentazione e maggiori investimenti, parole chiave del suo programma elettorale, Trump ha fin da subito annunciato la realizzazione di infrastrutture energetiche *data centered* opera della nuova società Stargate (OpenAI, Softbank, Oracle) con un investimento di 500 miliardi di dollari nei

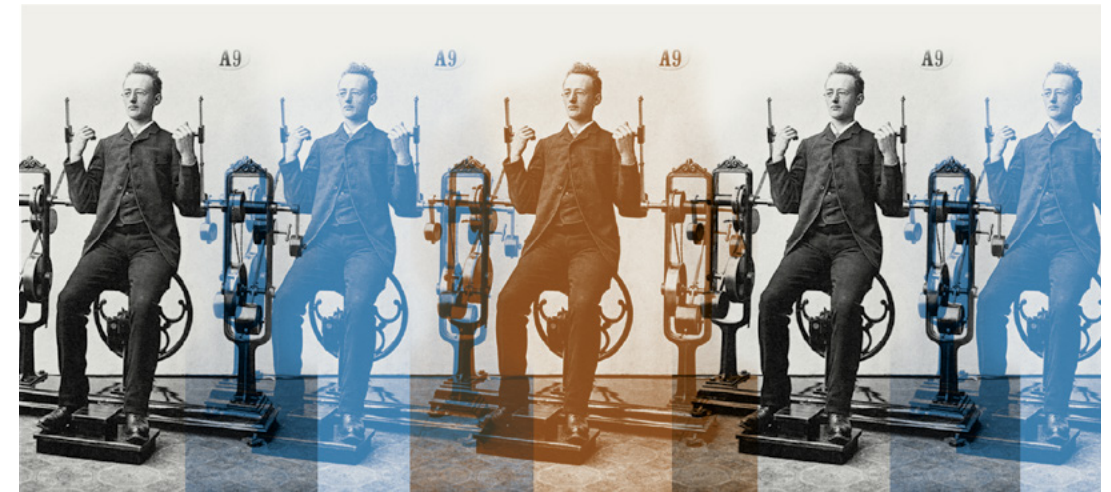
prossimi quattro anni, e revocato l'ordine esecutivo Safe, Secure, and Trustworthy AI del 30 ottobre 2023. Tale ordine esecutivo affidava al governo e alle agenzie federali il compito di orientare lo sviluppo dell'intelligenza artificiale imponendo alle *big tech* di condividere con il governo i risultati dei test di sicurezza e di funzionamento dei sistemi più potenti in base al Us defence production act del 1950. Da un lato traeva spunto dal quadro normativo europeo, con l'invito al Congresso di adottare una legislazione in tema di *privacy*, dall'altro puntava sulla promozione di nuove competenze, l'assunzione di persone qualificate nei vari settori dell'IA (sull'esempio di Us Digital service, Us Digital corps e Presidential innovation fellowship) e la previsione di un AI chief (simile al Dpo, il Data protection officer previsto dal Gdpr dell'Unione europea) in ogni ente governativo con compiti di supervisione e controllo sul funzionamento dei sistemi di intelligenza artificiale.

L'Europa è in ritardo rispetto agli Stati Uniti in quasi tutti i settori tecnologici avanzati, compresa l'intelligenza artificiale. I suoi limiti sono noti: lacune nella *supply chain* dei semiconduttori, carenza di capitale umano qualificato e frammentazione del mercato interno digitale.

Eppure, secondo il rapporto McKinsey Time to place our bets: Europe's AI opportunity (2025), grazie all'IA generativa l'Europa potrebbe aumentare la produttività del 3% annuo entro il 2030. Lo studio The potentially large effects of artificial intelligence on economic growth di Goldman Sachs (marzo 2023) stima poi che l'intelligenza artificiale sia in grado di automatizzare fino al 25% delle attività lavorative, generando nuovi posti di lavoro, con un potenziale incremento del Pil globale del 7%.

Quale dunque la sfida per il futuro? Investire in innovazione e risorse umane, puntando su competenze e formazione, secondo le indicazioni della Nuova agenda europea per l'innovazione presentata dalla Commissione nel luglio 2022. Lo indica chiaramente anche il recente rapporto del World economic forum

«Uno studio rivela che, grazie all'IA generativa, l'Europa potrebbe aumentare la produttività del 3% annuo entro il 2030, ma presenta ritardi significativi rispetto agli Stati Uniti, in particolare nella *supply chain* dei semiconduttori, per carenza di capitale umano e frammentazione del mercato interno digitale. Di qui la necessità, *in primis*, di investire su innovazione e risorse umane, puntando su competenze e formazione»



AI in action: beyond experimentation to transform industry (gennaio 2025) che ha poco tenuto il consueto appuntamento annuale a Davos.

La strada da seguire è un modello di innovazione aperta fondato su politiche chiave (in tema di ricerca, strategie industriali e formazione) rivolte ai vari attori dell'ecosistema e su strumenti che ne assicurino il successo (finanziamenti, tassazione agevolata, standard, diritti di proprietà intellettuale, ecc.). Alla base, la considerazione che l'intelligenza artificiale sta già trasformando il mercato del lavoro, con importanti ricadute sulla riqualificazione e l'aggiornamento delle competenze. Il progetto AI-Wips dell'Ocse indica che occorrono con urgenza interventi per preparare i lavoratori alle nuove sfide e il rapporto Ocse Assessing potential future AI risks, benefits and policy imperatives del novembre 2024 sottolinea che le opportunità legate all'intelligenza artificiale possono essere sfruttate solo con interventi adeguati in tema di formazione e *reskilling*.

Pertanto, in attesa della piena applicazione dell'AI Act, oltre ai problemi della fuga dei talenti e delle carenze tecnologiche che la mantengono in posizione

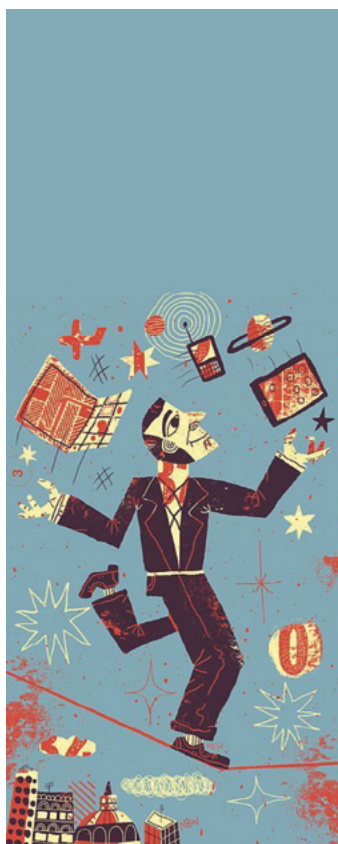
deflata rispetto a Stati Uniti e Cina, l'Ue deve fronteggiare anche il crescente consumo energetico dei *data center* necessari per sostenere l'enorme carico di elaborazione e archiviazione dati generato dall'IA, stimato in oltre il 5% della domanda europea entro il 2030. A ciò si aggiunga, come emerso anche al summit di Bletchley (Uk) nel novembre 2023, l'importanza della cooperazione internazionale per fronteggiare rischi comuni, come la disinformazione e le manipolazioni algoritmiche.

Il vertice di Parigi consente di affrontare il nodo cruciale del rapporto tra intelligenza artificiale e lavoro nelle sue varie implicazioni, partendo da quanto emerso al G7 Lavoro di Cagliari dello scorso settembre: servono, *in primis*, politiche di riqualificazione professionale, programmi di sostegno alle competenze digitali e un dialogo rafforzato tra governi, imprese e società civile.

*Professore di Diritto all'economia presso la Sna, direttore del laboratorio @LawLab Luiss e membro del Cese per Ciu-Unionquadi

Divulgatore per sfida

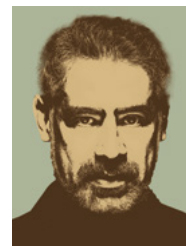
Giornalista e autore, è uno tra i più noti divulgatori italiani di spazio, innovazione tecnologica, sport e cultura videoludica, argomenti che mescola e racconta: lo fa dal vivo, in radio e in televisione, sulle pagine di giornali, riviste e libri, sul *web*. Per la precisione attraverso *Wired Italia*, *Il Sole 24 Ore*, *Forbes*, *Sky Tg24*, *Ispi* e Rai 4 tanto per citare i *media* principali. Scrittore, giocatore (*e-sport*), viaggiatore. Dotato di competenze, voce e portamento. Un eroe del nuovo giornalismo – se così davvero si può ancora chiamare – che si muove per linee orizzontali e attraversa mondi. Mondi una volta neanche parenti lontani (potevamo immaginare, semplicemente, un *podcast*, un'entità mediatica che non è né radio né Tv?). Crollati i muri della multimedialità a vantaggio della multidimensionalità, siamo andati oltre i 360° per riprogettare i confini della conoscenza e della sua gestione. Per immergerci e interagire. Fuori da polemiche, insinuazioni, competizioni... della serie chi mi ama (e ama la scienza in tutte le sue forme) mi segua. Il resto è *social*. Roba da snorkeler per dirla con Luciano Floridi. Veloci, instancabili navigatori, ma rigorosamente in superficie. Lui è “tale” Emilio Cozzi, lo conoscete? “Lo spazio è diventato il nuovo centro della Terra. Esattamente come il *gaming*, innerva la contemporaneità. I confini sono scardinati. Non esiste più, oggi, posto o attività in cui le discipline, i saperi, le tecnologie non



convergono. È una nuova realtà in cui la con-fusione va esplorata per essere compresa. Non ambisco a tanto, non mi illudo di capire un bel niente; mi limito a raccontare quello che mi appassiona, che mi mAraviglia, con la “a” che spalanca la bocca come a un bambino, nella speranza che il mio racconto a sua volta appassioni almeno una ascoltatrice o un ascoltatore. E che loro, grazie alla mia microscopica scintilla, prima o poi appicchino un falò.

La promessa della New space economy è, in estrema sintesi, questa: laddove lo spazio era il dominio del divino o dell'ignoto prima, e maschera dell'agonismo fra imperi poi, oggi i privati sono pronti a lavorare, a fare impresa, magari dal dormitorio del *college*, come in ogni leggenda di *startupper* che si rispetti. Evidente, a questo punto, quale tipo di nuova misurazione l'universo contempli: quella del valore, del profitto. Anche oltre i confini del mondo le regole estendono il corrispettivo terrestre”. Quello che trovo davvero affascinante è la fluidità e la naturalezza con cui la narrazione interseca lo spazio e il tempo, i giochi, la Rete e le tecnologie, le immagini e le parole. Non importa come o quando, ma cosa: costui racconta storie che nessun altro racconta e crea correlazioni sorprendenti e affascinanti. “Lo testimoniano investimenti, attività e programmi di chiunque, pubblico o privato, partecipi alla conquista del nuovo El Dorado siderale. Soprattutto, però, è il legame fra quello che succede oltre l'atmosfera e le nostre attività quotidiane, qui sulla Terra, a dimostrarlo. Un legame così stretto da giustificare un'affermazione solo all'apparenza roboante: la nostra vita, nel senso della qualità del nostro vivere collettivo, oggi è (e sempre più sarà domani) *space based*, fondata cioè sui pilastri spaziali del pianeta”. Il mondo è cambiato e non è possibile raccontarlo in fila per tre con il resto di due. Se viviamo nel caos impariamo a ge-

— *Crollati i muri della multimedialità a vantaggio della multidimensionalità, siamo andati oltre i 360° per riprogettare i confini della conoscenza e della sua gestione. Per immergerci e interagire. Fuori da polemiche, insinuazioni, competizioni... della serie chi mi ama (e ama la scienza in tutte le sue forme) mi segua. Il resto è social* —



EMILIO COZZI
Giornalista e autore

Scrivo regolarmente per *Wired Italia*, *Il Sole 24 Ore*, per l'*Ispi* (l'Istituto per gli studi di politica internazionale) ed è *columnist* dello Space economy institute di Roma. Dal 2019 dirige la sezione Space economy di *Forbes Italia* e fino al 2022 è stato autore e conduttore di *Forbes Space Economy*, programma settimanale trasmesso da Sky 511 e Tivùsat 61. Nel 2020 è stato consulente scientifico dei documentari *Starman* e *Space Beyond*, entrambi dedicati alla missione Beyond dell'astronauta Esa Luca Parmitano. Dal 2020 al 2022 è stato responsabile dei contenuti di *AstroPaolo*, l'avventura imprenditoriale dell'ex astronauta Esa Paolo Nespoli ed è co-autore e conduttore di *Spacewalks*, programma di divulgazione spaziale prodotto da Libero Produzioni Tv e in onda su Rai 4 e Rai Play. Nel 2022 pubblica il podcast *AstroWired*, dedicato alla relazione fra spazio e fantascienza. Amazon lo giudica il “podcast rivelazione dell'anno”. Da ottobre del 2023 è autore e conduttore di *Videogame - Molto di più in gioco*, podcast settimanale dedicato alla cultura videoludica prodotto da Radio24, gruppo Sole 24 Ore. Sempre per Radio 24, da ottobre 2024 pubblica *La Geopolitica dello spazio*, podcast originale scritto e condotto insieme con Giampaolo Musumeci. Da aprile del 2024 è co-autore e conduttore di *Countdown - Dallo spazio alla Terra*, settimanale di approfondimento sullo spazio e la Space economy in onda su Sky Tg24. È testimonial di Unicef Italia e fra i protagonisti di *Materia Viva*, docufilm prodotto da Erion e Libero Produzioni Tv, che alla 80esima Mostra internazionale del Cinema di Venezia vince uno speciale Green Drop Award, riconoscimento di Green cross Italia. Fra i suoi libri più recenti: *Io sono Pow3r*, (2020, con Giorgio Calandrelli, Salani Editore), *Geopolitica dello Spazio* (2024, il Saggiatore)

stirlo? Cominciamo dalla nuvola di punti! Scannerizziamo angoli e linee rette, sfere e stelle dei venti e impariamo a combinarli tra loro alla ricerca della tempesta perfetta. “9 maggio 2019. A sessant'anni dall'epifanica presentazione dei Mercury Seven in una sala da ballo, mentre Jeff Bezos racconta come stravolgerà, dallo spazio, il nostro mondo, quello stesso mondo osserva un'espansione delle attività spaziali senza precedenti. Nazioni e imprese commerciali fino a pochi anni prima avulse da qualsiasi prospettiva extra atmosferica, si affacciano al cosmo pronte a investirci per ricavarne prestigio e guadagni. Di riflesso, l'umanità gode degli effetti di una nuova corsa collettiva oltre il cielo: attività in settori all'apparenza distanti dall'industria spaziale, come l'agricoltura di precisione, la pianificazione assicurativa, la sorveglianza in tempo reale, i calcoli economici e l'*high frequency trading* finanziario, derivano e dipendono in maniera sempre più stretta da segnali e dati satellitari. Nuove attività economiche, non di rado lontane dagli investimenti nelle infrastrutture orbitanti, nascono e proliferano”. Della serie Cozzi *dixit*: “Via da ipotesi fantascientifiche o da scenari modello James Bond, mentre un secolo fa la terra si controllava dominando il mare, come sosteneva il genio della geopolitica Nicholas John Spykman, oggi il pianeta lo si domina dallo spazio”.

*Presidente di Nuvolaverde

Ogni mese, in abbonamento.
Ogni giorno, online



AirPress
POLITICHE PER L'AEROSPAZIO E LA DIFESA

<https://airpress.formiche.net/>

— **f!** —
SCHERMAGLIE

— di Fabio Benincasa* —

Lynch, il regista geniale

La morte improvvisa di David Lynch ha suscitato sorpresa e commozione nel mondo, anche se da tempo si sapeva che il regista versava in cattive condizioni di salute. A soli 78 anni e nonostante non girasse un film da più di vent'anni, Lynch era una leggenda di Hollywood, tanto da essere chiamato dal collega Steven Spielberg a impersonare un altro maestro del cinema, il grande John Ford, nell'elegia cinematografica di *The Fabelmans* (2022). Con Lynch muore un regista profondamente innovativo, la cui carriera si articola su pochissimi film, dieci in trent'anni, e su una serie televisiva che ha trasformato il modo di intendere la narrazione Tv: *Twin peaks* (1990). Nell'olimpo dei cineasti, forse solo Kubrick e Tarantino possono stargli alla pari per densità poetica e per l'immediato impatto rivoluzionario sul linguaggio audiovisivo. Lynch è stato soprattutto un genio nel creare atmosfere oniriche che funzionano come quelle di un sogno o un incubo, senza bisogno di troppe spiegazioni. Non si tratta solo dell'uso di immagini surreali, iperreali o di personaggi inquietanti, quanto di un approccio complesso in cui la narrazione funziona in modo autonomo, per se stessa, senza mai raccontare veramente qualcosa. Da questo punto di vista alcuni dei suoi film sono particolarmente surreali, come l'allucinato

esordio di *Eraserhead* (1977) o il capolavoro della maturità *Mulholland drive* (2001). Ma anche i film che appaiono più narrativamente lineari, come il commovente *Elephant man* (1980) o il *road movie* *Una storia vera* (1999) sono comunque immersi in un'atmosfera di inquietudine e spiazzamento. Lynch era sia un pittore sia un musicista e i suoi film utilizzano in modo notevole il suono per raccontare ed evocare. Sia che si tratti delle famose colonne sonore, spesso in collaborazione con l'amico newyorchese Angelo Badalamenti, sia che si tratti di *design* sonoro, basato su silenzi angosciosi e improvvisi e misteriosi suoni ambientali, tutto contribuisce a costruire quel senso di straniamento che è stato ben presto identificato come "lynchiano". Il regista di Missoula ha volutamente esplorato i recessi più oscuri dell'animo umano, svelando sotto una visione apparentemente idilliaca del sogno americano la pulsione verso la violenza e la perversione. Temi legati a quest'idea come il doppio, l'identità frammentata, la lotta continua fra il bene e il male ritornano continuamente nella sua opera, pur senza un riferimento esplicito alla psicologia dell'inconscio, oscillando quindi tra metafisica e psicoanalisi. Questa oscillazione ambigua permette di lasciare spazio all'interpretazione dello spettatore, disorientando ma

allo stesso tempo provocando la riflessione. Le immagini di Lynch, i corridoi, i *diner*, le strade perdute, i paesaggi deserti, i misteriosi *homeless*, rimangono con noi a lungo. La svolta della carriera del regista risale certamente al 1990, anno in cui viene premiato a Cannes con la Palma d'oro per *Cuore selvaggio* e, al tempo stesso, esordisce in Tv con l'ambizioso progetto di *Twin peaks*. La serie fa scalpore dovunque mescolando immaginario da *soap opera* con poliziesco e commedia ma con spiazzanti incursioni nell'horror e nel sovrannaturale. Il sogno americano si rivela costruito su illusioni e inganni intessuti da entità demoniache e ambigue. Se si fa il paragone con le serie di successo degli anni Ottanta, *Dallas*, *Miami vice* o *Magnum PI*, si può valutare il turbamento del pubblico, ma anche l'evoluzione innescata da un prodotto che dimostrava come si potevano affrontare anche in Tv storie complesse e visivamente ambiziose. Per estetica e linguaggio narrativo, serie come *X-Files* o *Lost* o *True detective* non sarebbero mai potute esistere senza il successo di *Twin peaks*. La scomparsa del regista rende ora ancor più preziosa la sua eredità visuale, già raccolta da una generazione di registi più giovani come Nolan, Del Toro o Villeneuve.

*Duchesne University

INDICE
DELLE COSE
NOTEVOLI

Mike Bongiorno
che annuncia
Twin peaks
nel 1991



Nella Loggia Nera
di *Twin peaks*,
la quintessenza
dell'estetica lynchiana



— f! —

INCHIOSTRI

—

di **Francesca Scaringella**

—

a cura di Andrea Spiri
BETTINO CRAXI.
LETTERE DI FINE REPUBBLICA

Baldini + Castoldi, pp. 288, euro 19



Bettino Craxi, il contesto storico e politico del decennio 1989-1999, e i grandi protagonisti della politica e non solo, raccontati grazie a un carteggio epistolare (inedito) sapientemente selezionato da Andrea Spiri, esperto di storia politica contemporanea. A 25 anni dalla scomparsa dello statista, ecco un nuovo volume che mette in luce dinamiche vissute dall'Italia e dalla politica, con scelte storiografiche che aiutano il lettore a confrontarsi proprio con la fine del Novecento attraverso la corrispondenza craxiana.

Giulio Tremonti
GUERRA O PACE

Solferino, pp. 144, euro 16,50



Giulio Tremonti, già ministro dell'Economia e ora presidente della commissione Affari Esteri della Camera, analizza con riflessioni politiche ed economiche il mondo occidentale di oggi. L'alto debito accumulato dagli Stati, la concorrenza globale della Cina, le guerre in Ucraina e in Medio Oriente e il nuovo approccio che l'umanità deve avere verso la sfera digitale sono tutte sfide a cui l'occidente e l'Europa si devono preparare per non soccombere. Scenari rivoluzionari a cui gli statisti devono saper rispondere.

Giulio Napolitano
IL MONDO SULLE SPALLE.
UNA STORIA FAMILIARE E POLITICA

Mondadori, pp. 492, euro 23



Dal sodalizio con la moglie Clio, alle decisioni politiche più spinose, Giorgio Napolitano raccontato attraverso la lente privilegiata del figlio Giulio. Un *memoir* grazie al quale si ripercorre la storia italiana che va dalle stanze del Partito Comunista fino al secondo mandato da presidente della Repubblica. Ma soprattutto il ritratto di una famiglia unita e di un uomo rigoroso, con un altissimo senso del dovere.

Massimo Franco
IL FANTASMA DI HAMMAMET. PERCHÉ
L'OMBRA DI BETTINO CRAXI INCOMBE
ANCORA SULL'ITALIA

Solferino, pp. 224, euro 18,90



Sono passati 25 anni dalla morte di Bettino Craxi e ancora oggi la sua figura politica e umana è al centro del dibattito italiano. Il giornalista Massimo Franco arriva in libreria con un volume, nato nel 1995, che delinea uno spaccato che dalla Tunisia ripercorre il filo conduttore della fine della Prima Repubblica e l'inizio della Seconda. Con incontri e testimonianze non solo su Craxi, ma su un intero periodo storico di cui si continua a discutere tuttora.

Andrea Angeli
FEDE, ULTIMA SPERANZA

Rubbettino, pp. 128, euro 16



Dal Cile all'Iraq, dalla Cambogia a Timor Est, dai Balcani all'Afghanistan, i racconti di missionari, suore, cappellani, vescovi che sono stati in prima fila a divulgare messaggi di speranza e consolazione, testimoni di pace come li ha chiamati il presidente Mattarella, ricordando padre Dall'Oglio, scomparso in Siria nel 2013. Il volume di Angeli tratteggia i profili di queste preziose figure, il loro coraggio e la loro forza. Con la prefazione del cardinale Camillo Ruini.

Riccardo Mazzeo
TRA AIACE E RIHANNA

Pensa Multimedia, pp. 140, euro 16



Declinare maschile e femminile partendo dalla letteratura e dalla *pop culture*, da Steinbeck a Taylor Swift, da Rihanna a Kanye West. Un testo quello di Mazzeo che indica come riuscire a costruire relazioni armoniche tra i due sessi, sia per comprendere naturalmente che l'essere maschile e l'essere femminile sono dimensioni compresenti negli uomini e nelle donne, sia per allenare un pensiero critico che vada ben più in profondità rispetto a concetti espressi in maniera eccessivamente sintetica come capita spesso oggi.

Gianfranco Pasquino
IN NOME DEL POPOLO SOVRANO

Egea, pp. 168, euro 18,90



Come migliorare la nostra democrazia? Il nostro Parlamento, il nostro governo? Da cittadini consapevoli, informati, partecipanti ed europeisti, la politica italiana potrà solo giovare. Gianfranco Pasquino firma un nuovo volume, che prende origine dal suo libro *Cittadini senza scettro. Le riforme sbagliate*, nel quale introduce un capitolo intero sul premierato. Un interessante approfondimento su una riforma che, ritiene il professore, se adottata, non aiuterebbe la vita democratica dell'Italia.

Guido Castelli
MEDIAE TERRAE

Historica Giubilei Regnani, pp. 232,
euro 18



Una rinascita socio culturale e un modello di *governance* multilivello. Guido Castelli, commissario straordinario del governo per la riparazione e la ricostruzione Sisma 2016, racconta l'impegno per la riorganizzazione dei territori dell'Appennino centrale. Un laboratorio vero e proprio quello che interessa quattro regioni che hanno subito danni ingenti dal terremoto e che ora possono rifiorire tra rilancio dell'agricoltura, arte e rivoluzione digitale. Con la prefazione di Stefano Zurlo.



BENEDETTE PAROLE

di Benedetto Ippolito

Chiesa e Ue per una IA più umana

In ogni epoca storica la politica ha dovuto confrontarsi con i problemi suscitati dai cambiamenti sociali, nonché, nella modernità, dalle scoperte scientifiche e tecnologiche.

Perciò la suggestiva diffusione dell'intelligenza artificiale rappresenta attualmente un fatto inedito, ma non un accadimento contro cui sentirsi smarriti.

In ogni frangente è importante non perdere di vista i fondamenti antropologici ed etici che sono e restano un parametro costante per la politica, nei riguardi dei quali qualsiasi tipo di novazione deve necessariamente essere subordinata.

I documenti ai quali fare riferimento sono moltissimi e la sapiente riflessione della Chiesa, anche prima della nascita della dottrina sociale propriamente detta (Rerum novarum, 1891), è sicuramente prezioso tesoro. Non a caso, infatti, al G7 del 2024 in Puglia i grandi hanno invitato Papa Francesco per ascoltare la voce della tradizione; e il Santo padre ha ricordato la centralità cristiana dei principi umani della vita personale, i quali non possono essere mai derubricati, soprattutto in materia tecnologica, al loro fine ultimo.

D'altronde, problemi di così vasta universalità non possono neanche essere affrontati solo dagli Stati nazionali: impongono il coinvolgimento di istituzioni superiori, come sicuramente è l'Unione europea. La base del ragionamento, in ogni circostanza, deve restare per tutti la stessa: l'essere umano, i suoi diritti e suoi doveri.

A tale scopo vi è un'enciclica molto importante dedicata all'educazione di Pio XI, intitolata Divini illius magistri del 1929, che può aiutare.

Si legge nell'incipit che la politica ha due dimensioni naturali: la persona e la famiglia, la società civile e lo Stato. Persona e famiglia precedono società e Stato dal punto di vista genetico, mentre queste ultime sono realtà superiori alle prime nella loro perfezione finale. L'unità tra persona e Stato, mediata dalla comunità familiare, implica il dovere politico di assicurare una concreta armonia. L'attività legislativa europea non può perciò sostituirsi agli Stati, come lo Stato non può annullare i diritti e i doveri naturali delle persone e delle famiglie. L'Unione europea inoltre non deve ostacolare o eliminare, ma sorvegliare e garantire che la diffusione dell'intelligenza artificiale non rechi danno alla vita personale e all'ordine democratico delle nazioni, che costituiscono il principio e il fine del bene comune. L'azione di Bruxelles deve pertanto favorire una distribuzione omogenea del mezzo tecnologico, evitando che divenga uno strumento di poteri soverchianti, di illegalità o, peggio ancora, di abusi sui deboli e di spionaggio internazionale.

La sicurezza cibernetica deve crescere, insomma, di pari passo alla positiva influenza dell'intelligenza artificiale, rendendo migliore e più umana la vita dei cittadini.

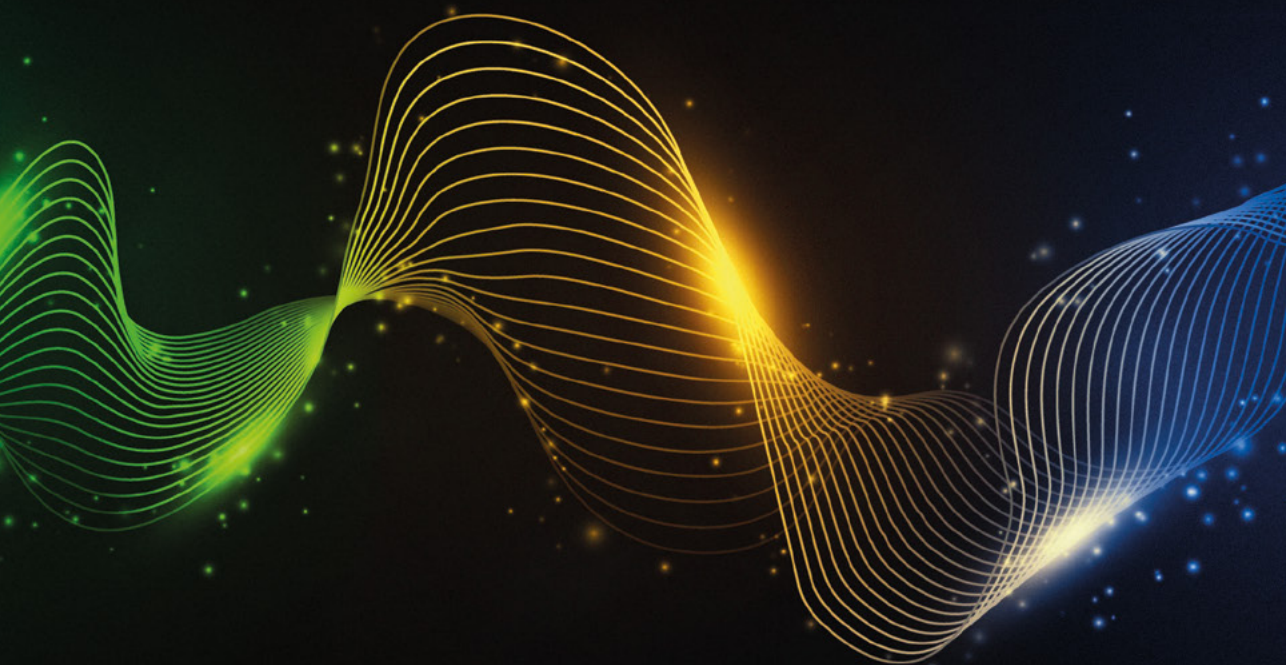


Approccio personalizzato, profonda conoscenza dei mercati e soluzioni di investimento evolute. Questo è Mediobanca Premier.



MEDIOBANCA
PREMIER

DA ENERGIE DIVERSE, UN'ENERGIA UNICA.



Con le soluzioni energetiche
di **Plenitude** e i servizi per la mobilità
di **Enilive**, nella famiglia **Eni** trovi tutta
l'energia di cui hai bisogno.

Scopri i vantaggi di far parte della famiglia Eni su eni.com