

ECONOMIA

WEBUILD
Completata
la metro
Orange a Ryad



Aperta l'ultima stazione, la 22esima, della Orange Line della metro di Ryad, realizzata da Webuild (in foto l'ad Pietro Salini). La Western Station completa la spina dorsale della rete driverless della capitale, infrastruttura da 176 chilometri complessivi. La Linea Orange è lunga circa 41 km e con 22 stazioni. Il contratto ha previsto anche la realizzazione di 2 depositi e 6 parcheggi di interscambio.

PIAZZA AFFARI Oggi staccano il dividendo ventidue società quotate a Milano

Parte la campagna-cedole La Borsa paga 16 miliardi

Banche, energia e assicurazioni regine del rendimento
Ecco quanto danno le big. Sull'indice impatto dell'1,5%

Sofia Fraschini

■ Nuovo D-Day a Piazza Affari. E a questo giro la ruota dei dividendi è composta da ben 71 aziende, 22 delle quali appartenenti al listino principale. Solo per queste ultime l'importo stimato è di oltre 16 miliardi di euro. E, di fatto, il numero di stacchi è di poco inferiore al dividend day dello scorso anno: il 19 maggio, furono 74 le società che assegnarono il loro «premio». Cambia il contesto: questo «super lunedì» dei dividendi arriva in una fase in cui molti investitori internazionali guardano all'Italia soprattutto come mercato che rende - il Ftse Mib vicino a 50mila punti è un unicum degli ultimi 26 anni, dall'euforia delle dotcom - con banche con utili molto alti, assicurazioni solide, utility forti e payout elevati.

Da monitorare sono in particolare i dividendi dei titoli bancari. Distribuiranno la cedola Mps (rendimento lordo del 9,09%), Bper (4,42%) e Intesa (3,26%). L'istituto senese staccherà il dividendo relativo all'esercizio 2025; gli altri due istituti assegneranno il saldo della cedola sul bilancio 2025. Sotto i riflettori Banca Ifis con un rendimento del 10,2%, ma reduce da una correzione dei co-

si di Borsa. Un appuntamento chiave quello di oggi per il mondo del credito che nello scenario attuale

potrebbe riconsiderare, in futuro, i piani per la distribuzione dei dividendi e quelli per il riacquisto di

azioni: entrambi potrebbero essere moderati o ritardati. Secondo *Bloomberg*, infatti, già nel primo trime-

stre a causa delle conseguenze economiche del conflitto, gli istituti di credito hanno registrato una flessione del coefficiente di patrimonializzazione, pur restando buona la qualità dei crediti.

Tornando agli stacchi di oggi, Eni distribuirà la quarta tranche del dividendo relativo all'esercizio 2025: 0,27 euro per l'1,15%.

In pagamento anche il dividendo di Inwit, alle prese con le cause giudiziarie contro le disdette ricevute dai suoi principali clienti Fastweb-Vodafone e Tim. La cedola è di 0,554 euro, promessa anche per il prossimo anno, con rendimento del 7,7%. Rendimenti sopra il 4% anche per A2a, Azimut Holding (2 euro), Generali (cedola 1,64 euro), Italgas (0,43 euro), Nexi (0,3) e Unipol (1,12 euro). In campo, poi, Amplifon (0,29 euro), Avio (0,14846 euro), Brunello Cucinelli (1,04 euro), Buzzi (0,70 euro), Diasorin (1,30 euro), FincoBank (0,79 euro), Lottomatica (0,44 euro), Moncler (1,40 euro), Recordati (1,34 euro), Saipem (0,17 euro) e Tenaris (0,5106 dollari).

A conti fatti, tra i titoli a più alto rendimento a Piazza Affari ci sono le banche, seguite da utility, energetici e assicurazioni. Senza dividendo restano questo giro Stellantis, Tim e Fincantieri. Azionisti ricchi, dunque, ma come ogni dividend day, va ricordato che lo stacco di massa avrà un impatto tecnico dell'1,5% circa sulla Borsa.

Il prossimo appuntamento in calendario sarà poi il 22 giugno, quando a staccare la cedola saranno Hera (0,16 euro), Leonardo (0,63 euro), Poste (saldo di 0,85 euro), Snam (saldo di 0,1813 euro) e Terna (saldo di 0,277 euro).

STATI UNITI



Ipotesi insider trading su Polymarket & Co

I mercati predittivi statunitensi (come Kalshi e Polymarket) sono interessati da un'ondata di scommesse sospette basate su informazioni riservate del governo Usa. Autorità come Cftc (l'Authority di vigilanza sui mercati dei derivati) e la Procura di Manhattan indagano su puntate legate a elezioni e operazioni militari. Un caso emblematico

è l'arresto del militare Gannon Ken Van Dyke, accusato di aver guadagnato 400.000 dollari scommettendo sulla rimozione di Nicolás Maduro grazie a segreti militari. Le leggi sull'insider trading non sono applicabili in ambito politico. Piattaforme come Polymarket complicano inoltre i controlli non registrando l'identità degli utenti.

L'ANALISI

Bocciata la lobby green, l'auto elettrica resta al palo

Bain e Aniasa: «Prodotti e prezzi da ripensare». Vendite in crescita solo con i sussidi

Pierluigi Bonora

■ «Il cliente al centro» caratterizzerà il piano Stellantis che il ceo Antonio Filosa svelerà il 21 maggio. E «Il futuro sbagliato della mobilità. Rimettere il cliente al volante del settore per evitare l'uscita di strada», è il tema dello studio Aniasa-Bain & Company che riconosce come la direzione immaginata solo pochi anni fa per il settore automotive sia stata un fallimento. Dunque, niente «nuova mobilità di massa» con il 100% di auto elettriche e vendite solo online.

Si è perso tempo prezioso in illusioni e convinzioni ideologiche, sfociate in normative Ue capestro spalleggiate dalle lobby interessate, che hanno portato il «sistema» alla

situazione attuale: perdita di competitività e assist a una concorrenza cinese sempre più centrale nei progetti dei costruttori occidentali. «Occorre ripensare prodotti, prezzi, canali e politiche industriali - spiega Gianluca Di Loreto (Bain & Company) - a partire da come le persone si muovono davvero e da quanto guadagnano». Lo studio conferma il ruolo centrale dell'auto privata, mentre l'elettrico cresce in modo diseguale, guidato da incentivi temporanei e campagne aggressive più che da una domanda davvero matura. In Europa, dopo anni di target normativi molto ambiziosi, l'analisi converge su uno scenario in cui le auto a batteria si assesteranno intorno a una quota «più naturale» del 30% del mercato al

2030, mentre diversi Paesi stanno iniziando a rivalutare o diluire lo stop per i motori termici. In Italia, nel 2025, le auto elettriche valevano tra il 5% e il 7% delle vendite, in modo abbastanza omogeneo tra Nord, Centro e Sud e con una penetrazione limitata nel canale privati.

«Nel primo trimestre 2026 - evidenzia lo studio - ecco una forte discontinuità: la quota di veicoli elettrificati, elettrici e ibridi ricaricabili, è salita all'8%, ma soprattutto il Sud è volato al 15,4% del mercato, sfiorando il 20% nei privati. Circa la metà della quota è riconducibile a un solo brand, grazie a una campagna straordinaria sulla city-car elettrica (T03 di Leapmotor - ndr) offerta a meno di 5mila euro, resa possibile dal mix tra forti incentivi e pro-

mozioni temporanee. Al netto di tale effetto, la penetrazione dell'elettrico torna su livelli molto più vicini ai valori storici, confermando come il mercato risponda soprattutto a promozioni e bonus a tempo».

Dal 2013 al 2024, inoltre, il prezzo medio delle auto nuove in Italia è cresciuto di oltre il 50%, mentre il reddito familiare netto è salito molto meno (+29%). «Sempre più famiglie rinviando l'acquisto di un'auto nuova o ripiegano sull'usato, mentre anche l'accesso ai modelli elettrici, tipicamente più costosi, si concentra nelle aree e nelle fasce di reddito più alte». «La transizione verso la nuova mobilità è molto meno lineare e molto più complessa di quanto previsto», avverte Italo Folonari (Aniasa).

di Pompeo Locatelli

Libere opinioni

Franz Kafka e il castello «burocrazia»

Cento anni fa usciva il romanzo «Il Castello» di Franz Kafka. Pur incompiuto, quello scritto rimane una delle fotografie più inquietanti e dense di interrogativi sull'esperienza negativa causata dall'invadenza della burocrazia nella vita delle persone. Dall'abuso che ne fa il potere pubblico per esercitare il suo controllo sugli individui. È il racconto di esistenze bloccate, di una quotidianità dove ogni via conduce a un labirinto che impedisce qualsiasi tentativo di buona riuscita. L'autore descrive l'impossibilità a realizzare i propri obiettivi per la presenza di un sistema ferocemente burocratizzato.

Va riconosciuto che il tema della burocrazia, quale eccesso di formalità e procedure richieste a imprese e individui quando si presentano negli uffici pubblici per ottenere autorizzazioni e permessi, continua a essere un problema di straordinaria attualità. E un obiettivo danno economico. Pensiamo solo al sistema produttivo italiano. La burocrazia rappresenta uno dei più significativi fattori frenanti la sua competitività. Si tratta di un deficit strutturale.

Le imprese avvertono il peso di un confronto con un sistema amministrativo assai complesso, lento, dove gli inciampi sono in agguato. Secondo più indagini condotte dalla Commissione europea circa il 70 - 75% delle imprese italiane ritiene la burocrazia un ostacolo rilevante. Questo muro di gomma significa tempo sottratto all'attività produttiva (stime Ocse e Banca Mondiale certificano fino a 250-300 le ore dedicate dalle imprese ogni anno per adempimenti amministrativi). E fino a 15.000 euro (al minimo sono 10.000) di costi medi per avviare un'attività d'impresa tra procedure, consulenze e adempimenti vari. Secondo la Federazione Nazionale delle Costruzioni (settore molto esposto a questa problematica) la burocrazia costa oltre 80 miliardi l'anno alle imprese. La strada per provare a uscire da tale impasse è una sola: rivoluzionare la macchina amministrativa accelerando sulla digitalizzazione e sulla certezza delle tempistiche.

Info@pompeolocatelli.it