

Il fronte inedito sindacati e imprese: appello sull'auto

L'allarme: 73 mila posti a rischio. La richiesta di un incontro con il governo. Il nodo del Pnrr

ROMA Quel che c'è stato finora non convince nessuno. Un confronto timido, senza alcuna decisione pratica. Eppure ci sarebbero da immaginare nuove politiche industriali per «non vedere sfumare 73 mila posti in dieci anni», denuncia **Federico Visentin**, numero uno di **Federmeccanica**. Per una transizione all'elettrico che fatica a partire — costruendo gigafactory nel Paese (al momento siamo agli annunci, compreso quella di Termoli di Stellantis) e nuovi impianti per lo smaltimento (e il riuso) della batterie — e una data fatidica: il 2035, in cui nessuno più produrrà auto col motore a scoppio. Uno spartito dimesso, quello del governo, «che preoccupa tutti», denuncia **Rocco Palmibella**, alla guida della Uilm.

L'allarme produce un risultato simbolico: per la prima volta prende forma un'inedita alleanza tra capitale e lavoro che archivia decenni di contrapposizioni. Di battaglie senza respiro sui rinnovi contrattuali, di vertenze durissime. Un documento congiunto che mette insieme i leader metalmeccanici e i vertici dell'associazione aderente a Confindustria. Lo spettro è un'ecatombe sociale che vede già diverse avvisaglie: gli esuberanti alla Bosch, quelli in Gkn, la riduzione di taglia della Magneti Marelli. L'allarme non è solo per i «diretti»: in prevalenza gli operai degli impianti Stellantis, grande assente ieri (assieme all'Anfia, che rappresenta proprio l'intera filiera) perché il gruppo uscì da Confindustria dieci

anni fa per un contratto su misura mai accettato dalla Fiom Cgil. «Ci sono, e quelli preoccupano più di tutti, gli indiretti, gli operai della galassia di aziende della componentistica», ammette Roberto Benaglia, al timone di Fim Cisl. Quelli che realizzano la miriade di pezzi di cui è composta un'auto. Per l'85%, dati per persi, nelle vetture che stiamo per produrre. Ci sono le 77 mila imprese artigiane, tra meccanici e carrozzieri, che dovranno re-inventarsi perché la manutenzione delle citycar elettriche è di gran lunga inferiore. Ci sono le migliaia di concessionarie che hanno i parcheggi pieni di macchine invendute. C'è soprattutto la nuova mobilità da costruire che interroga il ministero di Enrico Giovannini. Col con-

retto di proprietà che vede ridursi a favore di un uso a consumo, tra car sharing e acquisto in leasing. Manca sempre più la domanda, nonostante gli incentivi che (comunque) drogano il mercato. Con i volumi nel nostro Paese «tarati su un milione e mezzo di vetture e ormai scivolati sotto 700 mila», arringa Francesca Re David (Fiom Cgil). Eppure ci sarebbero i fondi per la transizione agganciati al Pnrr, di cui però non si capisce ancora quanti siano assegnati all'automotive. Ci sarebbe anche «Patrimonio Rilancio» gestito da Cassa Depositi. Fondi del Tesoro destinati alla riconversione di alcune filiere. C'è qualcuna più importante dell'auto in Italia?

Fabio Savelli

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La filiera

● La delicata riconversione all'elettrico della filiera dell'automotive spinge le associazioni datoriali e sindacali ad elaborare un documento congiunto con il quale lanciano l'allarme per il rischio di pesanti effetti sociali



Il profilo
 Giancarlo Giorgetti, ministro dello Sviluppo economico. La richiesta di un tavolo sull'auto da parte di sindacati ed imprese

