

PIANO STRAORDINARIO

L'auto chiede il sostegno dello Stato per la filiera

FEDERMECCANICA E SINDACATI CHIEDONO AL GOVERNO PIANO STRAORDINARIO PER LA FILIERA

L'auto invoca il sostegno di Cdp

*Serve supporto pubblico alle imprese per favorire crescita dimensionale, formazione, ricerca e sviluppo
Altrimenti è a rischio un comparto che occupa 180 mila persone e produce un fatturato di 60 miliardi*

DI FRANCESCO BERTOLINO

L'auto invoca l'aiuto di Cassa Depositi e Prestiti nella transizione elettrica. A riprova del momento difficile dell'industria, ieri Federmeccanica e i sindacati di settore (Fiom-Cgil, Fim-Cisl, Uilm-Uil) hanno per la prima volta presentato un documento comune. Le parti sociali hanno chiesto al governo con urgenza un incontro per elaborare un piano straordinario di supporto alla trasformazione, evitando di rincorrere una crisi aziendale dopo l'altra. La strategia dovrebbe andare oltre gli incentivi all'acquisto di vetture poco inquinanti per concentrarsi sul sostegno all'offerta. Benché di eccellenza, la filiera dell'auto italiana è troppo frammentata e perciò non in grado di sostenere gli ingenti investimenti necessari alla svolta elettrica e digitale della mobilità. «Per mantenere la manodopera serve una testa d'opera autoctona che declini l'innovazione e indichi la strada da seguire ai fornitori», ha sottolineato Corrado La Forgia, vicepresidente di Federmeccanica. «La Germania ha i grandi costruttori al volante, quale sarà il traino dell'Italia?».

Dagli interventi dei relatori del documento è parso chiaro che le parti sociali guardano a Cdp, specie per quanto riguarda il supporto alle aggregazioni fra le pmi dell'indotto e agli investimenti in r&s. Si rischia altrimenti la deindustrializzazione di un comparto che conta 2 mila aziende, 180 mila lavoratori e 60 miliardi di fatturato, oltre la metà del quale frutto di esportazioni. «Siamo decisamente preoccupati, lo stop alla vendita di

diesel e benzina dal 2035 è allo stato inattuabile», ha avvertito Federico Visentin, presidente di Federmeccanica. «Se non agiamo subito e strutturalmente, sono in pericolo 70 mila dipendenti». I segnali della crisi sono già evidenti. «Solo nelle vertenze più note -Gkn, Gianetti Ruote, Speedline, Caterpillar, Bosch e Marelli- stiamo parlando di circa 3.000 lavoratori a rischio licenziamento, oltre a chiusure, delocalizzazioni e perdita di pezzi importanti della componentistica, la più colpita da questa rivoluzione industriale», ha calcolato Rocco Palombella, segretario generale Uilm-Uil. Oltre che sostenere la filiera nazionale, secondo il documento, il governo dovrebbe adottare misure per attrarre in Italia investimenti dei colossi dell'auto inter-



nazionali. «Se tutte le case mettono miliardi sull'elettrico, non possiamo pensare di fermare il mondo e il mercato», ha puntualizzato Roberto Benaglia, segretario generale Fim-Cisl. «Serve un fondo per gestire la decarbonizzazione e sviluppare nuove

competenze, con il Pnrr le risorse non mancano». È insomma strategico salvaguardare "l'industria delle industrie", all'avanguardia di trasformazioni che poi coinvolgono tutti gli altri settori. «Siamo passati da secondo a ottavo produttore di auto in Eu-

ropa: attualmente viene utilizzata solo la metà della capacità produttiva installata, con 700.000 auto prodotte nel 2021», ha concluso Francesca Re David, segretario generale Fiom Cgil. «Francia e Germania stanno adottando politiche per affrontare la transizione, mentre il governo italiano non sta svolgendo nessun ruolo. Il governo deve intervenire con un'autorità che coordini i ministeri interessati, fino alla presidenza del Consiglio, che abbia una dotazione finanziaria per la transizione, garantendo l'occupazione negli impianti Stellantis e nella componentistica, anche con l'utilizzo di un ammortizzatore sociale per la transizione». Ieri, intanto, Stellantis ha annunciato un premio di produttività di 1400 euro per i dipendenti italiani. (riproduzione riservata)