

Visentin (Federmeccanica): «Giovani, non mollate: ma le imprese devono alzare gli stipendi ai laurea

Il presidente di **Federmeccanica** sulla selettività dei giovani stanchi di dover accettare stipendi troppo bassi: «Colpa del nanismo delle imprese, serve più coraggio. E ai giovani dico: più responsabilità e leadership» La fotografia dei salari reali negli ultimi trent'anni secondo l'Ocse: il confronto in Europa Ascolta l'articolo 7 min La laurea in Italia paga ma meno che negli altri Paesi. Chi va via guadagna una volta e mezzo quello che riesce a mettersi in tasca a fine mese chi invece resta qui. Parliamo di poco meno di 1.400 euro netti (per i neolaureati magistrali) contro i 2.174 di chi è andato all'estero. Gli stipendi dei laureati pur essendo aumentati in termini assoluti, negli ultimi due anni non hanno tenuto il passo con l'inflazione, sicché in termini reali hanno subito una netta contrazione, come è avvenuto per la maggior parte delle retribuzioni. Alla domanda « Saresti disposto ad accettare uno stipendio di 1.250 euro al mese? », quasi il 60 per cento dei neolaureati triennali e il 66 per cento di quelli con una laurea magistrale ha risposto: no. Il tema del nanismo dimensionale **Federico Visentin** è un bel punto di osservazione sull'argomento, considerando il suo triplice ruolo di presidente e ceo del gruppo Mevis, dunque imprenditore e manager di successo, ma anche presidente di **Federmeccanica**, la categoria di Confindustria che rappresenta le aziende della metalmeccanica, infine presidente della CUOA Business School, che si occupa di formazione manageriale, l'essenza della sua missione. E dunque cosa possono fare le imprese per attrarre/trattenere i giovani? Un modello produttivo distorto La preparazione universitaria Significa che l'università non prepara a dovere? «Di passi in avanti ne sono stati fatti tanti, ma va detto che l'università fa ancora fatica a dare il giusto equipaggiamento per il mercato del lavoro. Le competenze in uscita dal percorso scolastico non sono adeguate. Servono sempre di più anche competenze manageriali e relazionali oltre che tecniche, che noto essere apprezzato molto al Cuoa. Certo è che in Italia si laureano ancora pochi ingegneri rispetto alla domanda delle imprese e molti poi vanno all'estero. Occorrerebbe incentivarli a rimanere qui». Il rientro dei cervelli non basta Quanto conta il costo del lavoro Eppure non crede che anche la sua categoria abbia le sue responsabilità avendo tenuti artificialmente bassi i salari con la giustificazione del costo del lavoro? «Mi faccia essere chiaro su questo. Solo le aziende che sanno reinventarsi continuamente e migliorare così la propria marginalità riescono a garantire quello che i laureati italiani meritano dopo anni di studio. Faccio spesso l'esempio di Brembo che ha saputo trasformare una commodity i freni dell'auto in un oggetto di culto, potendo così sostenere buoni stipendi per i propri talenti migliori. E' evidente che per avere tante Brembo servono politiche industriali e il contributo dello Stato a ragionare come sistema, a far crescere di taglia le nostre aziende, favorendo anche le aggregazioni industriali. Bisogna creare dei campioni nazionali, poi vedrà che saranno in grado di pagare bene ». La porto sul tema dell'automotive che conosce bene: qui rischiamo la desertificazione industriale. Il governo sta cercando di correre ai ripari ammiccando ad un produttore cinese di auto elettriche. Che però produce in Cina a prezzi indiscutibilmente più bassi, ha una filiera delle batterie molto avanzata tecnologicamente, perché dovrebbero venire da noi vista anche la guerra dei dazi che stiamo scatenando contro Pechino? «Ecco, lo dico con chiarezza, fissare dei dazi come sta facendo l'Ue nei confronti dei produttori cinesi è una strada sbagliata. Lasciamolo fare agli americani che non sono un Continente esportatore netto come lo è l'Europa. Noi col protezionismo abbiamo solo da rimetterci, non possiamo perseguire la strada dell'autarchia perché abbiamo poche materie prime e le nostre catene del valore sono fortemente legate a Pechino. Il Governo italiano si è impegnato con 1 miliardo all'anno per i prossimi 6-7 anni, per sostenere l'offerta migliorando le condizioni delle imprese. Ora è tempo di mettere a terra questo impegno; d'altra parte abbiamo bisogno di attrarre in Italia le imprese cinesi della catena dell'auto elettrica, condizionandole a comperare la nostra componentistica e a portarci i loro centri di ricerca e sviluppo, dato che su questo campo hanno molto da insegnarci. Certo dobbiamo essere bravi a convincerli, magari partendo dal valorizzare la capacità creativa dei nostri anche giovani ingegneri che tanto è riconosciuta in tutto il mondo». Tornando ai giovani, come li vede? Demotivati? «Certo che no! Ma quelli che rivendicano migliori stipendi devono lavorare su alcune criticità che stanno emergendo. Serve da parte loro la volontà di prendersi delle responsabilità, un fenomeno che non è più scontato come prima. Alcuni le evitano perché temono di vedere uno sbilanciamento della vita privata. E poi devono sapersi costruire una leadership. Che significa saper motivare gli altri e gestire i conflitti: il distanziamento forzato dalla pandemia in questi ultimi anni ha reso più difficile le relazioni interpersonali. E poi devono essere pronti al cambiamento continuo,



per convincersi che non è rimanendo nella comfort zone che si cresce». Iscriviti alle newsletter di L'Economia I fatti e le persone letti attraverso la lente dell'economia. Le sfide per l'economia e i mercati in un mondo instabile L'Europa, gli Stati Uniti e l'Italia che contano, con le innovazioni e le decisioni importanti, ma anche le piccole storie di rilievo Dal mondo della scienza e dell'innovazione tecnologica le notizie che ci cambiano la vita (più di quanto crediamo) E non dimenticare le newsletter e