

Rilancio dell'auto, il sindacato chiede risorse

Riconversioni

Per la Fim Cisl necessario un fondo dedicato alla trasformazione hi tech

Filomena Greco

TORINO

«L'automotive è nel frullatore, un settore sottoposto a una fortissima spinta verso la transizione, ma è un settore che ha un futuro»: così il segretario della Fim-Cisl Roberto Benaglia descrive il momento storico di un comparto che in Italia vale il 6,2% del Pil, con 278mila addetti e 5.500 imprese, che sta attraversando un periodo difficilissimo. Serve un fondo dedicato alla trasformazione tecnologica e industriale del mondo dell'auto dice Ferdinando Uliano, della segreteria nazionale della Fim, «è urgente individuare risorse da investire a sostegno della trasformazione delle industrie e alla protezione dei lavoratori coinvolti, con una chiara indicazione sui fondi Pnrr». Una richiesta da parte del mondo sindacale che è in realtà una ipotesi di lavoro in capo al Mise come conferma il viceministro Gilberto Pichetto Fratin: «Servono strumenti nuovi per accompagnare le imprese in una fase inedita e difficile di trasformazione almeno nei prossimi dieci anni. Abbiamo a che fare con una situazione del tutto diversa, che coinvolge centinaia di aziende che dovranno cambiare lavoro e migliaia di lavoratori che dovremo riqualificare». L'ipotesi è di una dotazione annuale sui 300-400 milioni, un impegno sul quale potrebbero essere dirottati anche una parte dei fondi finora destinati al sostegno della domanda.

Per il Piemonte e per l'Italia dentro alla vertenza Auto c'è la questione Stellantis, presente al

tavolo della Fim con Davide Mele, responsabile del Gruppo per l'Europa. «Il momento che stiamo vivendo è molto complesso – conferma Mele – e non c'è una soluzione a breve periodo. Ma è necessario distinguere tra la crisi contingente, risultato di una pandemia globale, dal disegno strategico che stiamo tracciando per i prossimi 10 anni». Una strategia che vale 30 miliardi e che sull'Italia ha già fissato due «bandierine»: l'insediamento a Melfi della piattaforma Stla Medium e la riconversione del polo dei motori di Termoli in una gigafactory. Tutto il resto è in fase di definizione. «Per garantire sostenibilità economica serve puntare sulla trasformazione tecnologica – aggiunge Mele – e sulla flessibilità degli stabilimenti».

Alla crisi dei microchip, che ha di fatto azzoppato la riapertura degli stabilimenti auto dopo la pausa estiva, si affianca la spinta verso la trasformazione elettrica con l'Europa che punta a mettere fuori mercato i motori endotermici – diesel e benzina – a partire dal 2035, con un impatto stimato su almeno 60mila addetti della componentistica Made in Italy. A metà ottobre tornerà a riunirsi il tavolo aperto al Mise con Stellantis, i componentisti automotive in capo ad Anfia e i sindacati. «Siamo ad una fase di allineamento con le istituzioni e i sindacati – conclude Marco Stella a capo della sezione componenti dell'Anfia – ora è urgente passare ad azioni e piani concreti per accompagnare il tessuto industriale italiano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pichetto Fratin:
«Strumenti nuovi per almeno un decennio»
Ipotesi di plafond tra 300 e 400 milioni

