

[stampa](#) | [chiudi](#)Copyright © RIP Srl
Trasporti

venerdì 26 febbraio 2021

di E.L.

De Palma (Fiom): incentivi auto in base al reddito per svecchiare il parco circolante

Intervista al responsabile automotive della Fiom-Cgil: per la transizione ecologica bisogna investire sulla capacità dei lavoratori. Vendita Iveco: non ripetere gli errori fatti con Stellantis

Stretto tra la crisi economica causata dalla pandemia di Covid e la spinta green imposta dall'Europa, il comparto dell'automotive sta vivendo una fase di profonda trasformazione che interroga non solo il mondo industriale ma anche quello del lavoro. La filiera italiana dell'auto coinvolge infatti circa 270 mila addetti, impiegati in oltre 5.500 imprese che contribuiscono al 6,2% del Pil. Per capire l'orientamento dei sindacati di fronte alle sfide della mobilità sostenibile, abbiamo parlato con il responsabile del settore automotive della Fiom Michele De Palma, partendo da una valutazione sul nuovo esecutivo guidato da Mario Draghi.

Il nuovo governo è nato all'insegna del confronto con le parti sociali, coinvolgendo, per la prima volta, i sindacati nella fase delle consultazioni. Crede che il nuovo esecutivo sia partito con il piede giusto? Cosa si aspetta dal nuovo governo sul fronte dell'automotive?

Il nuovo Presidente del Consiglio ha ascoltato i sindacati, ora è necessario il confronto perché l'industria in Italia rischia di ridursi a vantaggio di altri paesi competitori che hanno politiche volte ad orientare gli investimenti privati con quelli pubblici. Noi invece abbiamo lasciato fare e abbiamo perso progressivamente la nazionalità delle multinazionali, che non sono apolide. Un esempio è l'automotive: abbiamo lasciato che venisse acquisita dal fondo KKR americano un'azienda centrale nella componentistica come Marelli; la nascita di Stellantis vede la presenza del governo francese e non italiano nel capitale; il marchio storico Iveco potrebbe essere acquisito da una azienda cinese. Al nuovo Governo chiedo di aprire un confronto per il rilancio dell'industria, investendo sulla innovazione tecnologica e ambientale al fine di generare nuova occupazione. La produzione di mobilità è il centro del cambiamento che l'Europa dovrà affrontare nell'industria.

Uno dei principali dossier sul tavolo del nuovo governo è l'approvazione del Piano di Ripresa. Nell'ultima versione del Piano, il tema della mobilità viene declinato soprattutto con riferimento al trasporto pubblico e alla filiera dell'elettrico. Come valuta questa impostazione?

I metalmeccanici hanno impedito che la produzione di autobus fosse cancellata dal nostro Paese. I cancelli della Bredamenarini a Bologna erano quasi chiusi e quelli della ex Irisbus ad Avellino chiusi. Sono stati riaperti perché in modo testardo ci siamo battuti per far nascere Industria Italiana Autobus, con una maggioranza di capitale pubblico, che è passata dalla cassa integrazione alle nuove assunzioni. È necessario investire sulle capacità dei lavoratori per realizzare la rivoluzione ecologica. Autobus a metano, elettrici e ad idrogeno sono il futuro che bisogna realizzare a partire dalle risorse del Recovery Fund. L'elettrificazione dell'automotive richiede ingenti investimenti a partire dalle tecnologie, per un ciclo virtuoso tra generazione di energia pulita, stoccaggio e utilizzo per la mobilità.

La nuova Strategia europea per la mobilità sostenibile punta a 30 milioni di auto a “zero emissioni” entro il 2030. Crede che sia un traguardo raggiungibile? A che punto è il comparto italiano?

L'industria dell'auto sta affrontando contemporaneamente più sfide: emissioni, crisi di settore e effetti della pandemia sulla produzione e sul mercato. Nessuno è in grado di fare previsioni realistiche, si possono porre obiettivi ma cosa accadrà non è preventivabile. L'intero settore in Europa si è dovuto fermare per la mancanza di semiconduttori provenienti dall'Asia. Nel contesto europeo l'Italia rischia più degli altri Paesi per la miopia dei governi che si sono succeduti. L'attuale governo ha la possibilità, con le risorse pubbliche, di investire in un settore industriale che ha competenze,

capacità installata e conoscenze. In Italia i metalmeccanici sanno immaginare, progettare e realizzare auto. Se non le producono è perché gli viene impedito dalla mancanza di visione e investimenti.

Secondo uno studio commissionato da Volkswagen la transizione verso l'elettrico potrebbe costare al settore dell'automotive una perdita tra il 7% e il 20% della forza lavoro. Il calo occupazionale colpirà soprattutto la filiera della componentistica. Come vi state attrezzando per gestire questa transizione?

Gli studi tedeschi non contano per l'Italia. Noi la ristrutturazione del settore l'abbiamo già subita in questi anni. Il paradosso è che se si decidesse di rilanciare il settore dovremmo fare assunzioni dai progettisti agli operai: abbiamo un potenziale di due milioni di auto e non arriviamo a un milione da anni.

Da poco più di un mese è nato il nuovo gruppo Stellantis che, fondendo Fca e Psa, è diventato il quarto produttore mondiale di auto. La nascita del nuovo gruppo rappresenta un'opportunità per la filiera dell'auto italiana?

Certo. Lo è nella misura in cui ci sarà un piano di investimenti nella progettazione che lanci nuovi modelli Maserati, Alfa, Jeep, Lancia e Fiat evoluti sul piano tecnologico e dei servizi. Bisogna pensare a propulsori ecologici e batterie, assistenza alla guida per la sicurezza, servizi legati alla mobilità per la condivisione oltre che per la proprietà dell'auto. La nascita di Stellantis costituirà un'opportunità se i plant italiani potranno produrre auto mass market. Infine è necessario redistribuire i volumi di Psa per rispondere ad un mercato non solo europeo. Con questi obiettivi si può sviluppare una potenzialità oggi latente che abbatta i costi perché aumenta i volumi.

Sempre con riferimento a Stellantis, in molti hanno criticato l'assenza di protagonismo del precedente governo italiano che, a differenza di quello francese, ha deciso di non partecipare all'azionariato aziendale. Il nuovo governo dovrebbe cambiare strategia?

L'ingresso nella proprietà non è all'ordine del giorno di questo Governo, lo era del precedente. Noi abbiamo proposto che il prestito dato dallo Stato di più di 6 miliardi potesse essere un passo per l'ingresso nel capitale, ma l'occasione è stata sprecata. Oggi abbiamo per Iveco la possibilità di un ingresso nel capitale, vista l'ipotesi di vendita ad un gruppo cinese: il governo farà lo stesso errore dei precedenti? Noi continuiamo a chiedere un ruolo dello Stato che non sia solo di dare ammortizzatori sociali.

La crisi economica provocata dalla pandemia da Covid ha dato un duro colpo al settore dell'auto, che ha resistito al crollo delle vendite grazie a misure di sostegno come l'Ecobonus. Ritieni che gli incentivi siano uno strumento utile per rilanciare il settore dell'auto? Bisogna riconfermare gli incentivi alle auto euro 6?

Sarebbe necessario uno studio sugli effetti degli incentivi sulla domanda. Faccio notare che mentre altri Paesi europei hanno investito risorse sulla domanda e sulla produzione, noi abbiamo optato solo sulla seconda, basandoci sull'adagio che decide il mercato. Tradotto, abbiamo dato risorse pubbliche, oltre che a FCA, a tutte le case produttrici di auto senza alcun ritorno sull'occupazione. Noi abbiamo chiesto incentivi mirati: perché usare i soldi di tutti per ridurre i costi per chi può permettersi auto private con costi elevati? Bisogna uscire dalla politica dei bonus uguali per tutti: si diano sulla base del reddito in quanto dobbiamo rottamare le auto ad alta emissione di chi non ha le risorse per poter cambiare l'auto. Inoltre abbiamo proposto di cambiare il parco auto pubblico, individuando quelle ibride ed elettriche con un accordo con chi produce in Italia per attirare gli investimenti garantendo quote di mercato. Purtroppo la politica decide senza competenze e ricerca.

Si parla sempre di più di idrogeno anche nel campo della mobilità. Crede che questa nuova tecnologia possa giocare un ruolo importante nel comparto dell'auto?

Sì, l'idrogeno può essere una parte del futuro. Questo è un tema Europeo: bisogna decidere cosa vuol fare l'Europa per evitare la competizione tra i Paesi. Non sono uno scienziato ma la mobilità è strettamente legata al ciclo della generazione di energia. Noi siamo per quella pulita ma per produrla bisogna far evolvere il sistema industriale altrimenti saremo succubi delle tecnologie di altri. La Fiom, quando anni addietro ha parlato di auto elettriche e di un piano per le ibride che consentisse una transizione ecologica e sociale, non è stata presa sul serio: ora bisogna occuparsene per la riduzione rapida della propulsione a Diesel che rischia di impattare su migliaia di lavoratori. La Fiom c'è nel governo del cambiamento, nell'interesse delle persone e dell'ambiente. Sarebbe ora che governo e imprese riconoscessero il ruolo centrale nel cambiamento del lavoro dei metalmeccanici.

© Tutti i diritti riservati

E' vietata la diffusione e o riproduzione anche parziale in qualsiasi mezzo e formato.