



La crisi dell'auto mette a rischio seimila posti in ditte toscane

L'allarme La Fiom: scenario da paura non solo nel settore metalmeccanico



Daniele Calosi
segretario regionale Fiom Cgil

«Stellantis ha calato la produzione del 29% in sei mesi, poi c'è la crisi Volkswagen: questo ha un impatto anche qui»

Operai al lavoro in una catena di montaggio di auto (Foto d'archivio)

«In Toscana sono a rischio 6.000 posti di lavoro tra quelli diretti e quelli dell'indotto comunque collegato all'automotive». Il passaggio dalle vetture con motori a combustione a quelle elettriche sta spazzando via numerose professionalità e aziende. Daniele Calosi, segretario regionale della Fiom, dice che i numeri sono inclementi perché «automotive non significa soltanto metalmeccanica, ma si tira dietro anche altri settori».

► **Reali** a pag. 2-3



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

148228



Auto Venti di crisi anche in Toscana 6mila posti a rischio

Alcune aziende dell'indotto sono in difficoltà Calosi (Fiom): «Ora la politica batta un colpo»

di **Ilenia Reali**

«Non si può continuare così. Siamo allarmati. In Toscana a rischio ci sono 6.000 posti di lavoro, tra quelli diretti e quelli dell'indotto comunque collegato all'automotive». Il passaggio dalle auto a combustione a quelle elettriche sta spazzando via numerose professionalità e aziende che non sono previste (e necessarie) per la realizzazione delle nuove auto. Il conto alla rovescia sembra cominciato ma al momento non c'è un allarme sociale come la situazione richiederebbe.

Daniele Calosi, segretario della Fiom regionale, sindacalista che ha seguito fin dall'inizio la crisi della Gkn, non si nasconde dietro a un dito. I numeri, del resto, sono inclementi perché, dice, «automotive non significa solo metalmeccanico. E sono altri i settori che si tira dietro nella nostra regione».

«In Toscana – aggiunge – sta accadendo quello che succede anche nel resto del Paese e dell'Europa. Una trasformazione radicale della produzione delle auto, aggravata da un governo che ancora non ha ritenuto di convocare un

tavolo per parlare del futuro di un settore strategico per il nostro Paese. Non si è mai parlato dell'impatto che la transizione energetica avrebbe avuto sulle nostre industrie. Niente. Come se l'argomento non esistesse e non riguardasse migliaia e migliaia di lavoratori in Italia, seimila solo da noi».

Del resto passare «dalla combustione all'elettrico» non è solo un concetto teorico ma è la trasformazione pratica di un intero indotto.

«Significa preparare le linee di montaggio, di un sistema che va dalla componentistica ai motori che si deve trasformare con impatti notevoli. Solo Stellantis ha calato la produzioni, in sei mesi, del 29%. Poi c'è la crisi della Volkswagen e tutto si ripercuote anche sulle nostre aziende toscane. Eravamo una delle maggiori regioni italiane che lavoravano nell'automotive. Già dal 2000 abbiamo perso molte aziende. A Pisa, ad esempio, c'è la Dumarey che fa iniettori per motori a combustione e sta investendo su iniettori a idrogeno. Mi domando: prima delle auto a idrogeno, ci sarà un impatto? E sto parlando di un'azienda che investe. Non credo però che la domanda debba farsela solo il sindacato, ma anche la

politica».

In alcuni casi invece le crisi sono già aperte.

«In Toscana – aggiunge il sindacalista Fiom – c'è la Magna, in cui lavorano 500 persone, che fa serrature per automobili che sembra aprirà uno stabilimento gemello in Macedonia; c'è la Pierburg che fa le pompe e ci lavorano 340 persone e che già sono a un terzo della potenzialità produttiva. L'impatto della transizione c'è già ora: immaginiamo che cosa accadrà se nessuno interviene».

Il caso Gkn del resto insegna molto, lì fu chiuso lo stabilimento fiorentino per produrre altrove, dalla mattina alla sera.

«Non essere intervenuti sulle politiche industriali per un settore al centro della transizione energetica – aggiunge Calosi – ha avuto un impatto enorme. Di fronte a una crisi conclamata è necessario intervenire subito. Io credo che i tempi siano molto ristretti, la situazione potrebbe precipitare da un momento all'altro».

A novembre la Fiom chiederà un incontro alle istituzioni locali e alla Regione per affrontare il tema dell'industria del futuro in Toscana.

«Parleremo anche dell'automotive, della camperistica

che dopo un periodo buono, post Covid, ora vive una nuova crisi e che con la transizione energetica rischia molto. I camper, con il passaggio all'elettrico, potrebbero non essere più guidati con la patente B. Già i contratti a termine non sono stati rinnovati in attesa di capire che cosa accadrà».

Quando Calosi calcola i posti a rischio non ha considerato le due ruote. «Non posso inserirli nel conteggio – dice – perché c'è tutto un tema legato alla stagionalità ma alla Piaggio, ad esempio, adesso hanno ripreso a fare la cassa integrazione».

Intanto la Fiom nazionale ha già chiesto a Palazzo Chigi un incontro per capire che cosa accadrà e quali saranno i rapporti che si intende tenere con Stellantis.

«Non credo si possa accettare – conclude Calosi – che non sia stato ancora presentato un piano industriale che serva a salvare gli stabilimenti e l'indotto collegato, mentre si sta andando verso un disastro industriale del settore. Lo ripeto: non credo si possa continuare a osservare senza fare nulla».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Volkswagen/1 **«Un anno, forse due» per adattarsi al crollo del settore**

▶ Nei giorni scorsi Volkswagen ha detto di avere «un anno, forse due» per adattarsi al crollo delle vendite di auto in Europa, mentre ha cercato di giustificare le proposte di chiusura di fabbriche in Germania per la prima volta nella sua storia. I vertici della casa automobilistica hanno detto ai lavoratori che prevedono di vendere 500.000 veicoli in meno rispetto a prima della pandemia di Covid, «l'equivalente di circa due stabilimenti».

Volkswagen/2 **Lavoratori tedeschi mobilitati contro la riduzione dei costi**

▶ Più di 16.000 dipendenti Volkswagen si sono riuniti nei giorni scorsi in un'assemblea convocata dal comitato aziendale a Wolfsburg per protestare vigorosamente contro i piani di riduzione dei costi della casa automobilistica tedesca. Il management del gruppo Volkswagen ha difeso i piani che potrebbero portare a licenziamenti forzati e chiusura di stabilimenti di produzione in Germania.

Pitea (Aceper) **«L'Italia ha smesso di investire nelle auto elettriche»**

▶ «L'Italia non sta più investendo nelle auto elettriche. In questo momento ci troviamo al 3% di registrazioni di nuove automobili elettriche rispetto al totale». Lo ha dichiarato Veronica Pitea, presidente di Aceper (Associazione dei consumatori e produttori di energie rinnovabili). «Il nostro paese, che ha bloccato gli investimenti in questo settore - ha proseguito Pitea - rischia di seguire le orme del colosso tedesco Volkswagen».

Stellantis **La Fiom: «A Mirafiori un calo produttivo pari all'83 per cento»**



▶ «Fino a settembre nello stabilimento Stellantis di Mirafiori sono state prodotte 18.500 auto contro le 52 mila dello stesso periodo 2023, con un calo dell'83%. Siamo di fronte a una situazione produttiva devastata». Lo ha detto nei giorni scorsi Edi Lazzi (nella foto), segretario torinese del sindacato Fiom-Cgil.



Daniele Calosi
segretario
regionale
Fiom Cgil

Operai
al lavoro
in una
catena
di montaggio
di auto
(Foto
d'archivio)

La Fiom
chiederà
un incontro
anche alla
Regione
per affrontare
il problema

**«Stellantis ha calato
la produzione del 29%
in sei mesi, poi c'è la crisi
Volkswagen: questo ha
un impatto anche qui»**