

Economia

↑ **+0,12%** FTSE MIB 33.981,23

↑ **+0,31%** FTSE ALL SHARE 36.135,77

↑ **+0,70%** EURO/DOLLARO 1.08050 \$

LA CRISI

Auto, anche Nissan taglia Duello Urso-sindacati

I metalmeccanici criticano la riduzione del fondo e la riunione del 14 novembre. Il ministro: "Finita l'epoca dei bonus"

di **Diego Longhin**

ROMA – La lista dei produttori auto che di fronte alla crisi globale del settore tagliano posti di lavoro si allunga. Dopo Volkswagen, Audi, Ford è il turno di Nissan. La casa giapponese annuncia una riduzione di 9 mila addetti a livello mondiale: quasi il 7% della forza lavoro pari a 133 mila persone. E in Italia i sindacati metalmeccanici attaccano il ministro delle Imprese, Adolfo Urso, per il taglio dell'80% del fondo automotive, chiedendo un ripristino delle risorse e un incontro a Palazzo Chigi. Ma Urso risponde: «L'epoca dei bonus è finita». Il ministro ipotizza un recupero di soldi, forse 500 milioni, «solo per sostenere le imprese della componentistica. L'industria è al collasso, non solo in Italia, ma in Europa». Anche il ministro dell'Economia, Giancarlo Giorgetti, non vuole sentire parlare di incentivi: «Non tagliamo i fondi alle imprese, tagliamo i fondi per le rottamazioni e gli incentivi all'acquisto di auto elettriche

prodotte in Cina o altrove». Incentivi che in Spagna, Uk e Francia funzionano. Giorgetti sostiene che la «politica industriale la fanno gli imprenditori». E lo Stato? «Aiuta». Cambia così una vecchia regola: «La politica industriale la fa il governo, gli industriali si adeguano».

Il piano Nissan, che prevede un taglio del 50% dello stipendio dell'ad Makoto Uchida, dà una connotazione globale alla crisi. Gli effetti si sentiranno in Europa dove Nissan, dopo aver chiuso le fabbriche in Spagna e sospeso l'attività a San Pietroburgo con lo scoppio del conflitto Russia-Ucraina, ha ancora la fabbrica di Sunderland in Inghilterra. Anche Stellantis licenzierà nel 2025 1.100 dipendenti dello stabilimento Jeep a Toledo in Ohio. Misura neces-



▲ **Al vertice**
L'ad di Nissan Makoto Uchida ha deciso di tagliarsi lo stipendio

saria per tagliare lo stock di vetture e la sovrapproduzione.

I sindacati metalmeccanici a pochi giorni dal Tavolo Automotive del 14 novembre fanno richieste precise. «Il fondo per l'auto non era da tagliare, ma da aumentare», dice il segretario della Uilm Rocco Palombella. «La transizione va accompagnata», aggiunge. E Samuele Lodi della Fiom insiste: «Ripristinare i soldi e aprire un tavolo a Palazzo Chigi». Ferdinando Uliano, numero uno Fim-Cisl, chiede «un intervento di Confindustria e la creazione di un fondo europeo». Anche Stellantis, che ha come primo azionista Exor che controlla *la Repubblica*, sarà al ministero: «Pronti a dialogare con tutte le parti interessate», dice Giuseppe Manca, capo risorse umane e relazioni industriali in Italia.

I rapporti tra governo e azienda sono stati altalenanti e non sono mancati i ricatti da parte dell'esecutivo. Sullo sfondo ora c'è lo studio di Alix Partners: venti misure per rilanciare il comparto e una definizione degli investimenti già fatti da Stellantis in Italia. Piano che potrebbe rappresentare un antidoto alla crisi. Stefano Aversa, responsabile del mercato Emea e vicepresidente globale di AlixPartners, sottolinea che «sarebbe meglio abbassare i toni, vista la situazione generale. Si tratta di una crisi europea e in Italia il settore non può prescindere da Stellantis. Altri produttori non ci sono».

I conti

Utile in crescita per Iveco che vola in Borsa

Iveco, società che produce veicoli commerciali e autobus, che ha come primo azionista Exor che controlla anche *la Repubblica*, ha chiuso il terzo trimestre 2024 con ricavi consolidati pari a 3,4 miliardi rispetto a 3,7 miliardi. L'utile netto adjusted è di 106 milioni, in aumento di 10 milioni rispetto allo stesso periodo del 2023. E invece in calo da 106 a 102 milioni l'utile netto. La società conferma i target finanziari 2024 con ricavi netti in calo del 4%, free cash flow tra 350 e 400 milioni di euro, ebit adjusted tra 920 e 970 milioni. Positiva la risposta del mercato con il titolo che archivia la seduta a Piazza Affari a 10,2 euro con una performance in rialzo del 10,73%. L'ad Olof Persson sottolinea che nel corso del trimestre Iveco ha registrato «un aumento significativo della quota di mercato in Europa per gli autobus urbani: più 11,4%». **d.lon.**



Il Punto

Contratto in salita per la sanità e gli enti locali

di **Rosaria Amato**

Firmato il contratto degli statali, il vero nodo arriva adesso per gli enti locali e la sanità. I prossimi appuntamenti all'Aran sono il 18 e il 21 novembre. La segretaria della Fp Cgil funzioni locali Tatiana Cazzaniga non intende farsi smontare dalle accuse, lanciate dalla Cisl nei confronti di Uil e Cgil, di procurare «ritardi nei contratti, togliendo soldi ai lavoratori senza dare alternative». «Non abbiamo neanche ricevuto una tabella ufficiale, e sappiamo già che i dipendenti degli enti locali non potranno avere neanche lo 0,22% in più che hanno avuto gli statali. Con le risorse attuali, che cosa dovremmo trattare?». Si preannuncia un lungo stallo, considerando che Cgil e Uil hanno la maggioranza assoluta degli oltre 560 mila dipendenti locali (quasi il triplo degli statali). Più fluida la situazione nella sanità, dove l'ago della bilancia sono i sindacati autonomi. E infatti ieri il Nursind, il principale sindacato degli infermieri, ha lanciato due richieste: defiscalizzazione di alcune voci per i turnisti e riconoscimento del lavoro di infermiere come gravoso. Se nessuna delle due proposte verrà accolta, sarà mobilitazione. E c'è da scommettere che le trattative per il contratto non andranno avanti.

di **Filippo Santelli**

ROMA – «Quella dell'auto è una crisi globale», dice Cesare Pozzi, professore di economia industriale alla Luiss, nel giorno in cui anche la giapponese Nissan annuncia un taglio di 9 mila dipendenti. «Ma soprattutto è una crisi che viene da lontano».

Quanto lontano?
«Almeno dagli anni '80».

Addiritura.

«Questa industria ha cambiato il mondo, perché l'auto è il bene durevole prodotto in serie e non su commessa, quindi senza conoscere i propri clienti, che ha il più alto livello di complessità».

E perché a un certo punto è diventato un problema?

«Perché la competizione aumenta enormemente le capacità produttive e si è aperta a tutto il mondo, dalla Corea alla Cina. Ormai da tempo la domanda fatica ad assorbire questa capacità. Ora c'è anche un cambiamento culturale: i ragazzi sono molto più disponibili a condividere l'auto, non viaggiano da soli in una cinque posti. E non la cambiano con la stessa frequenza».

Quindi la transizione energetica c'entra fino a un certo punto?
«C'entra, perché a questa dinamica

L'intervista

Pozzi "È urgente una soluzione a livello europeo"



CESARE POZZI
PROFESSORE ALLA LUISS DI ROMA

Sull'elettrificazione bisogna guadagnare tempo e non sprecarlo. La transizione non deve far male

L'Europa ha aggiunto gli obiettivi di transizione, quando l'elettrico ha bisogno di un settimo dei pezzi e quindi asciuga tutto l'ecosistema dei fornitori. Tutto questo richiedeva ben altra attenzione, parliamo di un'industria che è il primo datore di lavoro in tutti i Paesi e ora rischia di crollare».

Non c'è stata?

«A livello europeo non c'è stata nessuna analisi su numeri, impatto, tempo necessario al cambiamento. Serve una strategia con obiettivi perseguibili, compatibili con la sostenibilità dell'ecosistema. Non si può bruciare una generazione dietro al sogno di fare un esempio dell'Europa, che conta pochissimo nelle emissioni globali».

I governi stanno facendo abbastanza per affrontare la crisi?

«I singoli governi sono responsabili per le loro comunità, ma è fondamentale che se ne discuta in sede europea in modo aperto, mettendo allo stesso tavolo le aziende e le parti sociali. Non è possibile che nell'Unione si vada ognuno per conto proprio».

Il governo italiano intanto ha tagliato il fondo per l'automotive. Come giudica la scelta?

«Voglio vederlo in positivo, non come un «tagliamo e fate voi», ma come il messaggio che serve un ripensamento. Sullo strumento incentivo, che è datato e soffre di una coazione a ripetere di fronte a una crisi strutturale. E sul fatto che non si possano mettere risorse pubbliche se non si ha una strategia».

Insomma bisogna rivedere i target di elettrificazione europei? Come giudica la scelta?

«Bisogna guadagnare un po' di tempo, e non sprecarlo». **Il risultato finale sarà comunque un ridimensionamento, anche occupazionale, dell'industria?**
«Per i produttori tradizionali e il loro indotto sì. Tesla e le case cinesi, che sono partiti da zero sull'elettrico, hanno una capacità dimensionata su quel prodotto. Si tratta di atterrare in una maniera che non sia troppo dolorosa, perché nel mondo reale ci si fa male».