

TAVOLI DI CRISI, C'È LO SHOW MANCA IL CACCIAVITE

Per analizzare l'andamento dell'industria si parte quasi sempre dalle eccellenze e si cerca di leggere nelle loro performance l'oroscopo della nostra manifattura. Per una volta però vale la pena fare il percorso contrario: cominciare dalla crisi aziendali, dai fallimenti di mercato. Acclarato che lo tsunami di licenziamenti previsto da vari commentatori non si è verificato, vale la pena ricordare come le crisi aziendali italiane siano governate ormai da anni da una task force del ministero dello Sviluppo economico e come godano di buona copertura mediatica. Il guaio è che questa attenzione si è sempre abbinate a una forte politicizzazione: sono diventate uno degli indicatori-chiave del successo del ministro di turno, mettendo inevitabilmente in secondo piano — con qualche rara eccezione — i temi di politica industriale.

Ultima considerazione: spesso gli elenchi (in tripla cifra!) stilati dallo stesso Mise non hanno aiutato, finendo per sommare situazioni molto differenti tra loro, le classiche mele con pere. Il viceministro Alessandra Todde ha operato di recente una scelta opposta e, anche grazie alla soluzione di alcuni casi, ha potuto annunciare il calo delle crisi aperte, da 149 a 69 aziende.

Chi lascia e chiude

Iniziamo da quelle che vengono definite delocalizzazioni. Il termine è abusato, è diventato un sinonimo tout court di licenziamenti e ha perso il suo significato letterale. Ma si delocalizza dall'Italia (ancora) per un problema di costo del lavoro? Secondo Roberto Benaglia, segretario della Fim Cisl che ha pubblicato un'ampia rassegna dei casi aziendali di crisi, non è più così. «Non si va alla ricerca dello sconto, ma i gruppi internazionali o finanziari che operano una scelta di questo tipo cercano fuori dell'Italia maggiore competitività. In qualche caso tendono ad accorparsi/saturare impianti esteri, oppure si spostano per favorire un ingresso su nuovi mercati ma diciamo che i costi della manodopera italiana non sono così proibitivi da far scappare le imprese».

Il caso che ha fatto più discutere è stato quello del gruppo marchigiano **Elica** che voleva spostare produzioni in Polonia, ma dopo una lunga serie di negoziati in sede nazionale e locale l'imprenditore Francesco Casoli è stato convinto a soprassedere ai licenziamenti (400) e a ridisegnare un piano industriale centrato ancora sulla presenza nelle Marche e con addirittura il reshoring di alcune produzioni dalla Polonia. A compensazione sono stati riconosciuti 150 esuberanti che saranno governati con prepensionamenti e dimissioni incentivate.

Altre delocalizzazioni annunciate sono state quelle della **Speedline**, **Gkn**, **Ideal Standard** e **Caterpillar**. Per la Speedline — proprietà svizzera — si è arrivati alla sospensione dei licenziamenti a fronte di un impegno del Mise a mobilitare Invitalia con un apposito contratto di sviluppo. Secondo le fonti ministeriali si dovrebbe replicare una modalità di investimento già testata con il gruppo Arvedi per l'acciaieria di Trieste, ma i sindacati temono che nel frattempo si avvii «lo svuotamento dello stabilimento». Per quanto riguarda la Caterpillar di Jesi (270 addetti) le indiscrezioni parlano dell'interessamento di un'azienda lombarda, la **Duplomatic** e si attende che quest'ipotesi si concretizzi. «Ma la chiusura di Jesi è frutto di scelte manageriali sbagliate — ha scritto Marco Bentivogli —. Non è una vera crisi, visto che l'azienda ha aumentato sia i volumi sia i margini».

Più complessa è la soluzione in itinere per Gkn di Campi Bisenzio. L'azienda di proprietà di un fondo scozzese di private equity è stata rilevata a un prezzo

Delocalizzazioni, automotive e siderurgia: tre chiavi per ripartire sulla politica industriale una volta ridefinito il decreto Todde-Orlando

di **Dario Di Vico**

Le vertenze - II Semestre 2021					
126 Le vertenze in totale		54.712 Lavoratori coinvolti		51% Mise*	56% Regione
Le regioni e le aziende più coinvolte					
Regione	Azienda	Numero dipendenti	Settore attività	Tipo ammortizzatori	Note
Umbria	Asi Terzi	2.324 - 1.500 indotto	Acciai speciali	Perfezionamento o acquisto gruppo Arvedi	Mise-Regione
Puglia	Arcelor Mittal (ex Iva)	8.173	Siderurgia	Cigs cigs	Mise
	Iva in AS	1.600	Siderurgia	Cigs	Mise
	Aziende Aerospazio Bosch	2.000	Aerospaziale	Crisi comparto cigs	-
Lazio	Sirti	500	IT e impiantistica	50 indotto	Mise
	Fca Cassino	3.400	Automotive	Cig	-
Liguria	Arcelor Mittal (ex Iva)	924 + 240 in AS	Siderurgia	Cigs e LSU 240 in AS	-
	Plaggio Aero Industries (SW/GE)	870	Aerospaziale	Amministrazione straordinaria 10 lavoratori in Cigs	Mise
Emilia Romagna	Saga Caffè	220	Macchine da caffè	Cigs	Mise-Regione
Lombardia	Peg Perego	924 + 240 in AS	Articoli di puericultura	Cigs	-
Piemonte	Ceruzzi di Casale Monf.	290	Costruzioni meccaniche	Fallimento	Mise
Toscana	JSW (ex Lucchini)	1.870	Acciaio rotale treni, logistica	Cigs per crisi complessa fino a sett. 21	Mise-Regione
	Maggiora	500	Colte e zinco	-	Regione
Veneto	Speedline	605	Cerchi in lega	Cessazione attività dicembre 2022	Mise-Regione
Sicilia	Polo Petrochimico Priolo/Aug.	439	Manutenzioni impianti	4 aziende fallite nel 2021	Regione
	Blutez (Pa) ex Termini Imerese	635 (250 indotto)	Automotive	Cigs	Mise
Sardegna	Saras/Starlux Raffineria	1.300 (indotto)	Manutenzione impianti	Cassa	-
Campania	Stellantis (Fca/GbVico)	4.450	Automotive	Cigo	-
	Leonardo	4.500	Aeronautica	Fondo nuove competenze	-

è stata decisa una norma di indirizzo generale assai più cauta e si sta lavorando invece di buona lena ai singoli dossier. Un'iniezione di salutare pragmatismo, necessaria anche perché ci sono ancora speranze di attrarre in Italia in toto o in parte il mega-investimento europeo di Intel.

Dopo le delocalizzazioni la seconda parola chiave è automotive. Per Benaglia è addirittura l'epicentro delle crisi aziendali tanto che sono usciti o sono annunciati diversi studi con l'obiettivo di focalizzare il perimetro di questa emergenza e strumenti per tentare di governarla. «Soprattutto le prospettive del powertrain risultano difficili per la transizione all'elettrico. La crisi della **Bosch** di Bari che avevamo considerato un campione per tecnologia e volumi lo testimonia ampiamente. I gruppi multinazionali stanno rivedendo le scelte di medio periodo». Sotto osservazione del sindacato ci sono anche i percorsi del gruppo **Stellantis** e le ricadute che hanno per l'intero settore (Gkn, ad esempio, è un fornitore). «Il messaggio che deve arrivare da parte del governo alle imprese è di stare ferme, di non anticipare decisioni clamorose. Dicendo questo non ho in testa solo il futuro dei lavoratori, ma delle stesse filiere che dovranno essere aiutate nella necessaria riconversione produttiva. Vorrei evitare di fare la fine del carciofo a cui si toglie foglia dopo foglia con l'industria italiana condannata a restare residuale. L'automotive è il cuore di una politica industriale degli anni Venti».

E in questa direzione il sindacato non ha problemi a marciare compatto insieme alle associazioni di categoria come **l'Anfia**. «Sceite industriali e sostegno al lavoro vanno di pari passo. Aggiungo che la riconversione della filiera della componentistica è uno straordinario banco di prova di politiche di reskilling. Il fondo nuove competenze e il programma Gol devono prevedere una sezione dedicata all'automotive». L'unico commento che si può aggiungere è che il soggetto pubblico è chiamato a lavorare con un doppio pedale: deve mettere in campo soluzioni che inquadrino l'itinerario dell'intero settore, ma poi non si possono esimere dal far fronte ai casi singoli. E l'equilibrio tra queste due esigenze non è stato ancora trovato.

La terza voce di una tassonomia delle crisi riguarda la siderurgia e anche in questo caso valgono le considerazioni appena fatte.

«Casi storici e crisi irrisolte a Taranto come a Piombino», sintetizza Benaglia. Il sindacato reclama un tavolo di settore, ma come nel caso dell'automotive incontra resistenze e rinvii. Il leit motiv sembra essere quello del reingresso dello Stato come a Taranto. Anche per Piombino, una volta confermata la Cig per altri 12 mesi, si aspetta che **Invitalia** finisca la due diligence e poi si dovrebbe procedere all'ingresso al 49% a fianco all'azionista **Jindal**. Ma è sufficiente il ritorno dello Stato? «C'è bisogno di acciaio e queste aziende non possono restare a bagnomaria — risponde Benaglia —. Di fronte al disinteresse delle multinazionali che le gestivano, lo Stato può svolgere un ruolo decisivo anche perché c'è da gestire tutta la fase della decarbonizzazione. Per cui anche solo in via transitoria è sicuramente un passo in avanti». Reindustrializzazioni macchinose, crisi di interi settori, lo Stato che ritorna, un dialogo difficile con multinazionali e fondi di private equity, l'Italia manifatturiera vista dal lato delle aziende in cura al Mise sembra aver bisogno, insieme, di visione e di caccia-vite, perché il 2022 appare un anno decisivo. Ci sarà un governo all'altezza delle sfide?

simbolico dall'imprenditore Francesco Borgomeo, specializzato in riconversioni industriali. Che si è messo in caccia di nuovi investitori e, secondo le informazioni di fonte ministeriale, ne avrebbe individuati addirittura tre, con altrettanti progetti di riconversione dall'automotive ad altri business (macchinari per l'industria farmaceutica o componentistica per l'elettro-voitaico). Lo schema di risoluzione o cronoprogramma prevede un passaggio di proprietà ad agosto e una robusta dose di Cig. Anche per Ideal Standard in sede di Regione Veneto sono state depositate proposte di ripartenza con nuovi proprietari e nuova mission produttiva.

Il cuore, a quattro ruote

A parte i caveat di rito — le reindustrializzazioni sono processi complessi e il cui successo è sovente messo a repentaglio di incidenti di percorso — l'analisi seppur sommaria dei casi in essere segnala come dopo un dibattito lacerante su una legge contro le delocalizzazioni — la cui bozza era stata messa a punto da un'iniziativa interministeriale Orlando-Todde —



Alessandra Todde
Viceministro del Mise



Andrea Orlando
Ministro del lavoro

Fonte: elaborazione Ufficio Stampa Fim Cisl Nazionale