Numero 13 - Febbraio 2015 - Edizione Online

Lavoro Welfare PER UN NUOVO RIFORMISMO



Appunti per una nuova politica industriale

Indice

Un nuova politica industriale Giovanni Battafarano, Cesare Damiano
L'Italia immobile Enrico Ceccotti
Le crisi industriali Teresa Bellanova
L'industria ridimensionata Guglielmo Epifani
Un concetto ritrovato Massimo Mucchetti
Il futuro dell'auto Piero Pessa
L'automotive a torino Marco Muzzarelli
La crisi in volo Vincenzo Pasculli
Il piano aeroporti Michele Meta
Deficit e Riforma Debora Serracchiani
Acciaio strategico Enrico Ceccotti
Urgenza e prospettiva Salvatore Barone, Gianni Venturi

Taranto e il suo sviluppo	
Lanfranco Rossi	47

Aggiornato al 25/02/2015 Coordinamento editoriale: Luciana Dalu e Giorgia D'Errico Progetto grafico: Mattia Gabriele

Una nuova politica industriale

Dal 2008 produzione giù del 24%: urge una svolta

Anche nel 2014 si è superato il miliardo di ore di Cassa Integrazione, per la guarta vota negli ultimi cinque anni. Su base annua, la produzione industriale diminuisce del 4.1%. mentre nel mese di dicembre è aumentata dell'0,4% sul mese di novembre. Rispetto al 2008, la produzione industriale è calata del 23,9%. Il tasso di disoccupazione a dicembre si assesta sul 12,9%, equivalente a 3 milioni e 322 mila persone senza lavoro. Partendo dai dati essenziali della crisi, così come riportati dall'Osservatorio Lavoro&Welfare, è utile interrogarsi sul che fare per invertire una tendenza negativa che dura da anni. Oggi il quadro internazionale presenta taluni elementi di novità: il prezzo del petrolio è praticamente dimezzato, la manovra di Draghi sul "quantitative easing" apre prospettive interessanti; il Piano Juncker, pur con i suoi limiti, si muove nella direzione giusta.

Tuttavia, l'esperienza insegna che la ripresa, di cui si avvertono i primi timidi segnali, spesso si manifesta senza immediate ricadute occupazionali (jobless recovery). Torna perciò d'attualità l'esigenza di una nuova politica industriale. Abbiamo alle spalle i fallimenti della politica neo-liberista, che ha demonizzato l'intervento pubblico e ha spalancato le porte alle speculazioni finanziarie. In realtà, se si guarda agli Stati Uniti, che hanno ripreso a crescere in modo sostenuto, ci si accorge che lo Stato, specie con la Presidenza Obama, è intervenuto decisamente nell'economia, salvando ad esempio un comparto tradizionale come quello dell'auto, ma anche nel settore della new economy. Come ci ricorda Mariana Mazzucato nel suo bel libro Lo Stato innova-

Giovanni Battafarano e` segretario generale di Lavoro Welfare

Cesare Damiano e' Presidente di Lavoro Welfare e Presidente della Commissione Lavoro della Camera dei Deputati tore, "tutte le tecnologie che hanno reso così smart l'i Phone di Steve Jobs sono state finanziate dallo Stato (internet, il Gps, lo schermo tattile e il recente assistente vocale Siri)".

Sarebbe utile che lo Stato non si limiti solo al suo pur doveroso ruolo tradizionale di intervento di fronte ai fallimenti del mercato, ma si cimenti con la prospettiva di elaborare una "vision" dello sviluppo nel medio lungo periodo e non si sottragga al compito di realizzare quelle politiche innovative, che possono sorreggere e stimolare l'iniziativa privata. Non è questa la sede per approfondire una prospettiva del genere, ma ci pare opportuno aprire un dibattito in Italia sul ruolo dell'intervento pubblico e sulle prospettive di una rinnovata politica industriale.

Con il Quaderno n. 13 Appunti per una nuova politica industriale, interpelliamo protagonisti importanti del Governo e del Parlamento: il sottosegretario Teresa Bellanova, molto attiva ai tavoli di crisi; i Presidenti delle Commissioni Attività Produttive di Camera e Senato, Guglielmo Epifani e Massimo Mucchetti. Vogliamo altresì aprire una finestra su taluni importanti settori industriali del nostro Paese: la siderurgia, l'automotive, il trasporto aereo. Nella siderurgia, la posta in gioco è il mantenimento di un settore decisivo dell'apparato produttivo italiano, a condizione che si realizzi un processo di risanamento ambientale per salvaguardare la salute dei cittadini e dei lavoratori. In questa sezione ospitiamo l'intervento di Enrico Ceccotti, che collabora con il Dipartimento Lavoro ed Economia del PD, di Salvatore Barone e Gianni Venturi della CGIL e un contributo tarantino di Lanfranco Rossi. Il settore dell'auto a livello mondiale va bene, mentre in Italia si presenta molto critico e evidenzia una contrazione produttiva e occupazionale, specie in confronto con gli altri Paesi europei. Su questi temi ragionano Piero Pessa, esperto di automotive, e Marco Muzzarelli, Presidente Commissione Automotive del Comune di Torino. Sul Trasporto aereo, occorre scommettere con convinzione sull'intermodalità sia per i passeggeri sia per le merci, dal momento che essa attrae nuovi operatori, nuovi processi e nuove tecnologie. Su guesti temi, ospitiamo gli interventi di Debora Serracchiani, Vice Segretaria del PD e responsabile Trasporti e Infrastrutture, di Michele Meta, Presidente Commissione Trasporti Camera dei Deputati, e di Vincenzo Pasculli, segretario Circolo PD Trasporto aereo.

Con questo Quaderno, vorremmo apportare il nostro contributo a quell'indirizzo di pensiero che non considera la politica industriale una bestemmia né l'intervento pubblico una parolaccia. Negli anni in cui, in Italia, si smantellava una rete di imprese pubbliche, Francia e Germania difendevano e qualificavano il loro apparato produttivo e si ponevano in condizione di affrontare meglio i colpi della crisi. Il fatto che lo Stato torni ad occuparsi direttamente di siderurgia è una buona notizia. L'importante è che lo faccia presto e bene.

L'Italia immobile

Scelte vere per affrontare l'emergenza lavoro

Nell'attuale fase la nostra struttura industriale è quella di un paese che non è ancora riuscito a fare i conti con le proprie capacità e le proprie debolezze. L'Italia sembra immobile, senza una discussione sulla politica industriale e senza una strategia di fronte agli investimenti stranieri.

Mettere a fuoco una mappa degli interessi nazionali nel contesto globale è l'unica via per frenare lo smottamento in atto, impedendo così di mettere a rischio la nostra identità di Paese manifatturiero.

Con la crisi, che ha portato la produzione industriale italiana a ridursi del 25% rispetto al 2008, siamo di fronte ad un'accelerazione dell'arrivo del capitale straniero. Si moltiplicano le imprese manifatturiere e finanziarie oggetto di acquisizione, a volte a prezzi di saldo. Occorre ora modificare il modello di sviluppo dell'Italia:

- cambiare la specializzazione in rapporto alle crescente competizione dei paesi emergenti che erodono la nostra capacità di esportazione conquistando pezzi del nostro tradizionale mercato;
- crescere nelle tecnologie avanzate;
- mantenere le tecnologie intermedie;
- internazionalizzare le nostre imprese senza perdere il controllo nazionale delle stesse.

Un particolare riferimento va all'industria strategica nazionale (auto, aerospazio, difesa, energia, telecomunicazioni e reti, trasporti, etc.), individuando modalità e convergenza di strumenti che consentano rapide ristrutturazioni e rilancio di competitività. Si fa riferimento non solo alle attività manifatturiere, ma all'insieme delle produzioni, e dunque an-

Enrico Ceccotti e' Collaboratore del Dipartimento Economia e Lavoro del Partito Democratico che a una parte del terziario, alle utilities, al settore delle costruzioni. Si pensi alle reti strategiche quali elettricità, gas, telefoni dalle quali dipende il funzionamento dell'intera economia nazionale. I grandi gruppi ancora sotto il controllo dello Stato quali Enel, Eni, Finmeccanica, Fincantieri, Ferrovie dello Stato e le public utilities sotto il controllo degli Enti Locali, non possono essere lasciati a se stessi senza sostegno e indirizzi. Dobbiamo evitare di fare gli errori commessi 15 anni fa quando abbiamo privatizzato Banche, Tlc, Siderurgia ed altro, uno dei capitoli più tristi della nostra storia economica del dopoguerra. Perdere il controllo nazionale di queste aziende sarebbe un suicidio industriale.

Gli investimenti industriali

Puntare sul credito per investimenti nell'industria rimane l'unica strada valida che il governo dovrebbe perseguire. Avere attenzione all'economia reale significa coinvolgere il sistema bancario, per il credito alla fornitura e per garantire pagamenti più regolari al sistema delle imprese. In particolare sono necessari crediti agevolati per imprese che fanno investimenti a redditività differita e per interventi che diminuiscono l'impatto ambientale.

Un paese come l'Italia ha bisogno di credito migliore e soprattutto diverso: prestiti concessi per sviluppare tecnologie, innovare prodotti, processi, impianti, macchinari, con condizioni e tassi ritagliati sui piani d'investimento. Se si vuole fare davvero politica industriale in Italia è necessaria una banca di credito a mediolungo termine. Per cominciare all'inizio basterebbero pochi miliardi di patrimonio (3 o 4), coinvolgendo come azionisti un grande istituto di credito, una grande compagnia di assicurazioni, e una o più casse di previdenza. Sfruttando anche i miliardi a basso tasso d'interesse della Bce, in poco tempo i fondi disponibili potrebbero arrivare a 100 miliardi, e le imprese che hanno progetti d'investimento validi potrebbero trovare il credito che oggi non c'è, nonostante l'abbondanza di liquidità, dovuta ai miliardi della Bce a costo quasi zero, che le banche usano per comprare Bot e Btp e avere così rendimenti più facili e sicuri rispetto al credito industriale.

Il governo dovrebbe farsi promotore di un nuovo, grande istituto di credito a medio-lungo termine, anche mettendo insieme pubblico e privato. La Cassa Depositi e Prestiti può giocare un ruolo importante per la realizzazione di adeguate infrastrutture e investimenti per l'innovazione, se inserito in una strategia complessiva con cui si sostiene con la finanza la politica industriale e se considerato come un vero e proprio Fondo sovrano nazionale capace anche di attrarre risorse finanziarie estere.

Gli strumenti per le crisi industriali

L'accavallarsi impressionante e continuo di crisi produttive e finanziarie di grandi complessi industriali ha messo in luce la necessità di nuovi, più efficaci e flessibili strumenti d'intervento:

L'Amministrazione Straordinaria, la stessa Legge 181 sulle aree di crisi devono essere profondamente riformate, nel senso di offrire nuovi strumenti di supporto alla trasformazione, ristrutturazione e rilancio delle imprese, di ristrutturazione

dell'industria strategica nazionale, anche attraverso processi di sviluppo di rete o di aggregazione. Il focus dell'intervento deve essere sull'impresa, sulla filiera, sulla possibilità di percorsi di aggregazione o di differenziazione produttiva di integrazione con filiere produttive o di servizi a maggior valore aggiunto.

La strumentazione per la partecipazione dei lavoratori e dei dirigenti in forma associata, mutualistica e cooperativa deve essere rapidamente riformata, rafforzata nei suoi meccanismi di sostegno alla capitalizzazione e di convenienza fiscale, facilitandone l'accesso, semplificandone gli oneri e riducendone i costi di attivazione.

Grande attenzione deve essere posta alla riforma degli Ammortizzatori sociali e più in generale alle politiche attive del lavoro. Vanno viste come strumento di politica industriale. Sul fronte degli ammortizzatori sociali, una volta elaborato un piano per la siderurgia nazionale per realizzarlo occorrono tempi non compatibili con il mantenimento in produzione di tutti i lavoratori. Gli ammortizzatori sociali e le politiche attive del lavoro sono strumenti indispensabili per una politica industriale sia in termini di sostegno al reddito che di riqualificazione professionale. La costruzione di una politica di coesione territoriale più incisiva passa necessariamente per un impegno diverso per il Mezzogiorno. La politica industriale è ancora più urgente per il Mezzogiorno, che deve essere integrato a pieno titolo in una strategia di sviluppo nazionale.

Gli interventi trasversali

Sarebbe necessario riprendere i contenuti di Industria 2015 e attualizzarli raccordandoli alle indicazioni di politica industriale UE in difesa della manifattura in primis con Horizont 2020.

Le caratteristiche più qualificanti di industria 2015 sono state:

- la scelta di politiche stabili e di lungo periodo con risorse di natura non episodica;
- l'identificazione di alcune priorità su cui indirizzare investimenti e risorse imprenditoriali;
- gli incentivi forniti allo sviluppo di una rete di collaborazione fra imprese sia di grande che di piccole dimensioni, con cluster tecnologici con la partecipazione delle imprese manifatturiere e terziarie;
- l'utilizzo di operatori pubblici come elemento di individuazione di linee strategiche e di coordinamento nella realizzazione dei progetti;
- la condivisione fra pubblico e privato del rischio implicito in scelte imprenditoriali orientate a definire nuovi mercati e quindi spostate su un orizzonte di medio-lungo periodo.

Oltre che di strumenti, è necessario parlare anche di procedure. Il successo o l'insuccesso delle politiche sta nella loro concreta attuazione, nei dettagli, nei tempi e nei modi. Occorre allora:

che vi sia certezza delle risorse e che, quale che sia lo strumento prescelto, esso possa contare su fondi sicuri, non dirottabili su altri campi di intervento della politica economica;

che vi sia certezza nei tempi, perché le imprese hanno necessità di attuare subito le proprie strategie, dovendo seguire il mercato e non potendo sottostare a ingiustificate lentezze burocratiche:

- che venga definitivamente superata la discrasia temporale, ma spesso anche operativa, fra concessioni ed erogazioni, essendo solo quest'ultimo il momento rilevante per l'attività di impresa;

I punti di attacco a questo riguardo sono:

- la semplificazione amministrativa. Le migliori politiche industriali devono essere semplici e durature, con meccanismi anch'essi semplici;
- la rimozione degli ostacoli alla crescita attraverso una rimodulazione del carico fiscale in senso favorevole all'investimento;
- il riconoscimento fiscale dell'attività di innovazione (che non è solo R&S propriamente detta);
- l'attuazione dello Small Business Act e dello statuto delle imprese che tuteli le imprese di minori dimensioni.

Per fare sistema si tratta di:

- Correlare la manifattura con la ricerca sviluppo e progettazione, promozione del capitale umano ad alta qualificazione e rendere strutturale il rapporto impresa-università.
- Supportare le grandi imprese nazionali, come pilastro fondamentale per la politica industriale, per renderle competitive a livello globale
- Potenziare i servizi avanzati a sostegno della manifattura.
- Rendere più efficace una politica di sostegno all'export e internazionalizzazione.

Gli interventi settoriali

Per la competitività della manifattura incidono diversi fattori quali l'energia, le infrastrutture la qualità del lavoro e i problemi ambientali. Nella logica di Industria 2015, ma anche in coerenza di Europa 2020, per sostenere la manifattura si deve puntare sul sostegno di alcune filiere strategiche. La Germania è riuscita a trattenere manifattura ed a innalzarne il valore. Lì si sta riprendendo a costruire altoforni.

Occorrono però condizioni di base per rendere competitivo ciascuno di questi settori. A tal fine vanno definiti interventi specifici di politica industriale nelle filiere più critiche relativamente a:

- Siderurgia (cfr saggio successivo).
- Chimica. C'è il rischio che l'Italia rimanga l'unico Paese industrializzato in Europa a non avere un grande Gruppo chimico. La condizione per assicurare una prospettiva di lungo periodo alla petrolchimica italiana è far sì che la struttura produttiva esistente in Italia venga aggiornata e razionalizzata procedendo alla graduale sostituzione degli impianti più vecchi e meno competitivi. Va trovato un equilibrato rapporto tra petrolchimica, chimica verde e chimica fine (ivi compresa la farmaceutica). Gli investimenti annunciati da Eni sulla petrolchimica, sulla chimica verde e sulla valorizzazione delle risorse nazionali di idrocarburi ci appaiono

ancora inadeguati. Occorre dare delle indicazioni più cogenti a Eni sia in termini di produzione che di integrazione di filiera sia di collaborazione con i grossi operatori del settore.

- Energia. Il problema del costo dell'energia incide profondamente sulla competitività delle imprese e non solo su quelle energivore. Va definito Il Piano energetico Nazionale partendo da una revisione di quello messo a punto dal governo Monti.

Le questioni principali, strategiche per il nostro sistema-Paese, riguardano l'approvvigionamento energetico da fonti diversificate per ridurre i costi; la rete del Gas in un'ottica di una politica europea del gas che vede l'Italia come hub per il nord Europa; le problematiche legate alla trivellazione sul suolo nazionale e off shore con valutazioni sull'impatto ambientale e l'effettiva utilità dello sfruttamento dei giacimenti; il rilancio dell'industria nazionale di produzione di energia; una rete intelligente per la distribuzione di energia elettrica dalle fonti rinnovabili anche qui in un'ottica di rete europea dell'energia elettrica; il riordino delle multi utility municipali. Importante è sfruttare al meglio le competenze degli enti strumentali come Enea in stretto raccordo con Ansaldo Energia.

In sintesi il problema del costo dell'energia non si risolve con aggiustamenti tariffari ma con interventi a monte sulla produzione, distribuzione e risparmio energetico.

- ICT e Agenda digitale. Gli obiettivi dell'Europa digitale divengano un must per tutti i Paesi dell'Unione. Per l'Italia c'è bisogno di un'infrastruttura e di servizi digitali e questa volta non c'è alternativa. Un Paese come il nostro non può fare a meno di una rete in larga banda di nuova generazione con tutti gli applicativi annessi. E ognuno deve fare la sua parte: lo Stato e le imprese.

Conclusioni

Il cambio di paradigma economico deve fondarsi su una maggiore attenzione all'economia reale e non alle speculazioni finanziarie. L'industria e la manifattura devono continuare ad essere il centro pulsante dell'economia italiana, l'unico motore per una crescita solida e duratura, un irrinunciabile veicolo di innovazione e competitività globali. Non si può puntare sull'innovazione con la perdita della attività manifatturiera nel paese. Renderebbe molto più difficile anche per gli innovatori trasformare in prodotti le loro idee. Facciamo l'esempio del settore fotovoltaico e dell'eolico. La sua introduzione è stata sostenuta da massicci incentivi ma quasi tutte le innovazioni industriali provengono dall'Asia e dalla Germania, in questo comparto siamo deficitari in termini di bilancia commerciale. L'indifferenza dell'attuale governo sui temi di politica industriale rischia di portare l'Italia a subire in modo passivo e sostanzialmente inconsapevole le decisioni del capitale multinazionale mentre ha accettato tutte le richieste avanzate dagli industriali, nonostante i disinvestimenti dall'Italia. Il paradigma liberista continua sostanzialmente a dettare l'agenda della politica economica anche se si disegna per il 2015 una manovra moderatamente espansiva. In applicazione dell'agenda liberista, la priorità del governo continua a essere la svalutazione del lavoro.

La politica economica del governo, così come della Commissione Europea, non

ha fiducia nel ruolo dello Stato come soggetto istituzionale capace di tenere in tensione la domanda effettiva. Le risorse pubbliche potrebbero essere destinate, favorendo interventi di ripristino ambientale che sarebbero essenziali dato lo stato di salute del nostro territorio. Si potrebbero usare le risorse per industrializzare la ricerca pubblica e privata per aumentare la produttività del capitale investito, cioè intervenire sul punto più debole dell'industria italiana e poi investire in conoscenza, anche nei luoghi di lavoro perché l'innovazione non è solo tecnologica, ma anche organizzativa e riguarda qualità e condizioni di lavoro, flessibilità funzionale che sostiene la produttività.

Le crisi industriali

La recessione ha colpito anche i settori forti

L'anno che ci siamo lasciati da poco alle spalle ha visto il nostro Paese alle prese con alcune delle più gravi crisi industriali e occupazionali degli ultimi anni. Alcune risolte, altre se non risolte, comunque per le quali si è individuato un percorso – penso a Ideal Standard, AST, Electrolux. Altre per le quali abbiamo sciolto alcuni nodi, ma che ancora devono entrare nel vivo della discussione per quanto riquarda la salvaguardia e il rilancio dell'attività. Penso a Meridiana; penso a Ilva. Veniamo da circa sette anni di crisi economica che hanno non solo indebolito e colpito laddove la fragilità era già la caratteristica prevalente – è l'Ocse, nel suo Rapporto sull'Italia di recente pubblicazione, a sottolineare che la recessione ha accentuato il divario tra regioni del Nord e del Sud che ben conosciamo – ma ha intaccato anche la solidità di settori e territori del nostro Paese tradizionalmente forti. Penso, non a caso, a tutto il settore della siderurgia.

La vertenza AST, una delle più drammatiche anche per la durezza dei toni e del confronto in alcune fasi (non dimentichiamo che i lavoratori hanno scioperato per oltre un mese), a mio avviso, si è rivelata paradigmatica della situazione del Paese e della sua industria, ma anche di un approccio alle crisi che deve necessariamente essere diverso dal passato. E cioè, deve porsi il tema di come una crisi si affronta a tutto tondo, a partire dalle cause del deteriorarsi del tessuto produttivo anche laddove parliamo di settori strategici, fino ai percorsi e alle soluzioni necessarie non solo per la tutela dei posti di lavoro ma anche per il rilancio industriale. La crisi di Terni ha mostrato che laddove lo squardo è rivolto verso

Teresa Bellanova e' sottosegretario al Lavoro il futuro, laddove salvaguardia dei livelli occupazionali, mantenimento della produzione e rilancio dell'attività – attraverso misure di sostegno all'innovazione, alla riqualificazione e alla produttività – sono strettamente legati in un unico ragionamento; laddove si adottano interventi integrati, è possibile individuare percorsi condivisi che vedono insieme ammortizzatori sociali, sostegno alla produzione, politiche attive del lavoro e politiche di sviluppo. Non solo. Terni ed Electrolux nei mesi passati, e adesso – in queste settimane, in queste ore – Ilva, mostrano che nelle vertenze sinora affrontate, il Governo, anche quando formalmente non avrebbe dovuto avere un ruolo diretto, si è assunto un compito di mediazione tra le parti, ma soprattutto, sfidando prima ancora che le leggi europee una scelta politica ormai da anni consolidata, si è fatto direttamente carico delle sorti di un'impresa. Il che certo non vuol dire che lo Stato rientra nell'impresa, né che la mano pubblica torna a regolare direttamente il mercato: significa che lo Stato torna a farsi carico del destino del suo tessuto produttivo, del suo mercato del lavoro, del suo patrimonio di competenze, specificità ed eccellenze che hanno consentito e consentono al nostro Paese di essere comunque tra i primi al mondo nel manifatturiero; supportando le realtà in crisi nella gestione delle vertenze e accompagnandole dalla fase di crisi fino a quella del rilancio; e creando le condizioni più favorevoli perché si possano attuare politiche industriali e di sviluppo, e perché il mercato del lavoro possa finalmente diventare più inclusivo, trasparente, facilmente accessibile da parte di chi cerca per la prima volta o ha perso il lavoro.

Ci dice la Banca d'Italia, nel suo bollettino economico di gennaio 2015, che il nostro Paese ha di fronte a sé un 2015 di graduale ritorno alla crescita, e un 2016 caratterizzato da una più robusta fase espansiva. L'Ocse segnala una tendenza possibile di crescita entro i prossimi 10 anni, con un incremento di oltre 300mila posti di lavoro nei prossimi cinque. L'Istat indica una ripresa della produzione industriale a novembre e dicembre 2014, e un miglioramento degli ordinativi totali (com'è noto, le commesse che le imprese ricevono dai propri clienti) per i quali si registra un incremento congiunturale del 4,5%, con un aumento dell'1,8% degli ordinativi interni e dell'8,1% di quelli esteri. Dunque, da diverse fonti, su fronti diversi, giungono indicazioni confortanti sulla possibilità che il nostro Paese afferri il treno della ripresa. Ma quelle stesse indicazioni contengono importanti avvertenze, che non consentono di adagiarsi su risultati non ancora completi. Portare a termine e monitorare l'esito delle riforme avviate: il riassetto del sistema di ammortizzatori sociali così come del mercato del lavoro, a mio avviso 'rivoluzionato' dal capovolgimento dell'ottica sin qui prevalente: il lavoro "atipico" non è più la forma più utile e conveniente di contratto, la forma più utile e conveniente è invece il lavoro dipendente a tempo indeterminato. Senza dimenticare, o rinviare a tempi migliori come è accaduto in questi anni, il pilastro essenziale delle politiche del lavoro rappresentato dalle politiche attive.

Integrare la riforma del mercato del lavoro con quella fiscale, con quella della giustizia e con la razionalizzazione della burocrazia e dei procedimenti amministrativi; riformare la Pubblica Amministrazione, rendendola efficiente e attenta, in continuo ascolto delle reali esigenze dei cittadini. Rifinanziare, come in parte già sta avvenendo, tutti gli strumenti che favoriscono l'innovazione e la competitività

d'impresa, ma anche i settori strategici per la nostra industria. Politiche industriali capaci di coniugare le abilità imprenditoriali italiane insieme all'impegno dello Stato e delle Regioni, per intraprendere, dunque, con determinazione, un percorso strategico di politiche attive per il lavoro.

Credo appaia a tutti chiaro ormai che la sfida vera che affrontiamo dopo la drammatica crisi di questi anni, è quella di puntare sulla qualità del lavoro, della produzione e dei processi, ma anche dei luoghi e delle modalità organizzative così come dei talenti e delle competenze, investendo sull'eccellenza e sull'innovazione. Questo si può fare in molti modi: confrontandosi nel merito; con il sostegno di un'infrastruttura normativa adeguata; ma soprattutto con coraggio rimettendo al centro dei processi produttivi le persone.

L'industria ridimensionata

Imprese più strutturate per sfidare i grandi mercati

L'industria italiana esce, dopo anni di crisi così profondi, diversa da come vi era entrata. Da una parte si è ridimensionata nei numeri e nelle presenze. Le statistiche ci dicono che si è persa, per difficoltà e chiusure, oltre ¼ della capacità produttiva manifatturiera: piccole e medie aziende, intere filiere di componentistica e di subforniture, aziende di dimensione più grande operanti in condizioni di mercato difficili e con una situazione di forte esposizione bancaria. Tutte le imprese che avevano ritardato l'innovazione di prodotto e processo, ridotto gli investimenti in ricerca, o anche hanno innovato molto indebitandosi col sistema bancario alla vigilia della crisi dal 2007 al 2009 hanno pagato il conto più pesante. Qui la riduzione della domanda interna e la competizione internazionale a bassi costi di qualità di prodotti simile ha determinato le consequenze più forti; e le chiusure hanno coinvolto quasi subito le imprese senza forza patrimoniale propria.

La seconda caratteristica della crisi riguarda la crescente polarizzazione della condizione delle imprese. Se è vero infatti che chi non ha innovato o si è trovato senza mezzi propri, ha finito per trovarsi rapidamente fuori dal mercato, c'è un'altra parte del sistema produttivo che invece non solo ha risentito meno della crisi, ma proprio dentro questa crisi ha saputo crescere e consolidarsi. Questo è vero soprattutto per l'impresa che ha legato innovazione e qualità a scelte di mercati in paesi emergenti e a una buona struttura finanziaria.

I dati dell'export italiano confermano questo con grande precisione. L'Italia ha seguito con

Guglielmo Epifani e' Presidente della Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo della Camera dei Deputati valori più bassi ma con linee parallele, i dati dell'export dell'industria tedesca, soprattutto in direzione dei paesi extra- Ue rafforzandosi in modo particolare in quattro settori chiave; l'agroalimentare, il farmaceutico, la meccanica di qualità, il Made in Italy in senso stretto.

In questa parte del nostro sistema produttivo è risultata decisiva non la scelta della delocalizzazione produttiva, ma quella dell'internazionalizzazione delle produzioni. In sostanza non si è investito all'estero per ridurre i costi, ma per legare più strettamente la produzione con il mercato di sbocco dei propri prodotti. Far East e Sud America sono stati i paesi più catalizzatori di questi processi di crescita.

Il dato di questa situazione serve a comprendere come nella crisi non tutte le imprese hanno avuto lo stesso destino e che proprio le differenze registrate mostrano su quali basi rafforzare l'offerta industriale del Paese.

Questi anni hanno determinato una grande quantità di aziende in crisi. L'emergenza di tutti gli attori (Governo, sindacati, imprenditori, sistema finanziario) si è dovuta per forza concentrare su queste priorità: Ilva, Piombino, Terni, le raffinerie, i petrolchimici, automotive e l'indotto, le aziende dell'indotto e della subfornitura. Ora arriva il tempo di vedere come fare per riprendere il filo di una vera politica industriale, quella che da almeno venti anni è mancata, partendo proprio da quello che ci insegna il periodo della crisi e la situazione di perdurante incertezza in cui per ragioni vecchie e nuove continuiamo a vivere.

Le chiavi da registrare sono sostanzialmente tre: le dimensioni dell'impresa, la capacità di attrarre investimenti produttivi, la crescita della componente di qualità e di sistema della nostra offerta.

Sul primo punto, per anni abbiamo detto e ripetuto che " piccolo è bello " e che la forza del Paese riposasse sulla grande flessibilità e adattabilità delle piccole imprese italiane. Bene oggi la crisi ci dice che piccolo non è necessariamente bello, che per grandi mercati ci vogliono imprese più strutturate e che la dimensione dell'innovazione cresce con la crescita dimensionale dell'impresa. Non solo: ci dice anche che la piccola impresa ha futuro se occupa spazi di prodotto non fungibili, e che l'impresa fornitrice ha ruolo se è in grado di stare sul mercato della supply chain. Le imprese mono committenti esprimono una crescente debolezza competitiva.

Richiamare investimenti è una necessità per l'Italia. I nostri numeri sono davvero inquietanti e confermano la scarsa consistenza della cultura industrial del Paese. Non occorre ripetere la solita litanìa delle cause, ma bisogna agire. Peso della fiscalità impropria, disordine amministrativo e giudiziario, assenza di rispetto di regole e legalità sono i primi punti da affrontare, senza dimenticare, prima della troppa abusata presunta rigidità del mercato del lavoro, la qualità del sistema formativo, scolastico e professionale. Infine il Paese deve con strumenti più efficaci e agevolazioni più mirate, fare crescere una diffusa cultura d'innovazione. La quale trascina con sé e presuppone un impegno imprenditoriale a investire sul prodotto e sul processo. Non si vince la sfida alla ricrescita industriale e non si affronta

innanzitutto questo problema. Più industria e meno finanza; più industria e meno posizioni di rendita; più industria e meno rendita anche da parte delle proprietà dell'impresa.

Meno capitalismo familiare e più impresa. Oggi le condizioni sono più favorevoli, Il prezzo dell'energia cala, l'Euro si è svalutato dopo quindici anni di rivalutazioni continue verso tutte le altre monete, l'impresa che ha resistito si è rafforzata, e il credito costa poco come mai nel passato. E se anche l'incertezza resta alta per ragioni geopolitiche (Russia e Medio Oriente) o per cause conosciute l'imperfetta costruzione dell'Euro e dell'Unione Europea, per la prima volta dopo quasi otto anni s'intravede una via d'uscita che però va colta dalla responsabilità e dalle scelte del Governo, e dalla capacità dei nostri imprenditori.

Un concetto ritrovato

Se sdoganiamo (solo a metà) la politica industriale

Il concetto di politica industriale è stato sdoganato. La recessione ha aggravato la già grave crisi del sistema italiano di grande impresa.

I sociologi parlano ormai di desertificazione, ancorché una simile narrazione trascuri - ed è un errore grave - il successo delle medie imprese capaci di farsi multinazionali tascabili e la capacità di tenuta e rinnovamento di molti - non tutti - distretti. E però sdoganare nel discorso politico astratto non basta, specialmente se si sdogana a metà, impauriti dal fantasma dell'Iri senza aver mai fatto i conti come si deve con la storia, comunque grande, dell'Istituto per la ricostruzione industriale. In realtà, occorre declinare in modo sensato, conti alla mano, il concetto di politica industriale.

Tre sono le gambe della politica industriale: la prima è costituita dagli incentivi e dai disincentivi; la seconda, dalla spesa per acquisti e investimenti della mano pubblica; la terza, dagli interventi diretti su talune imprese.

Gli incentivi hanno natura prevalentemente tariffaria o fiscale. C'è una scuola di pensiero liberista che sogna la cancellazione di tutti gli incentivi alle imprese e la loro sostituzione con un taglio generalizzato delle imposte. A prima vista, sembra la rivoluzione contro lo scambio neocorporativo tra economia e politica. La realtà è meno univoca. Il governo Monti commissionò all'e-

Massimo Mucchetti e' Presidente della Commissione Attività Produttive Senato conomista Francesco Giavazzi l'elenco degli incentivi e dei tagli possibili. Ma poi non ne fece nulla. Data la cultura liberale di quel governo, ne deduco che al dunque l'approccio radicale di Giavazzi non abbia convinto il suo stesso committente. Non di meno, alcuni incentivi comportano sprechi, talvolta giganteschi quanto irrazionali.

Dare denaro fuori mercato alle fonti rinnovabili perché, si dice, così riduciamo le emissioni di CO2 e facciamo crescere un nuovo settore è sì una manovra di politica industriale, ma di politica industriale pessima perché gli effetti sull'atmosfera sono inferiori a quelli di altre misure, meno incentivate di risparmio energetico, e perché il costo di ogni nuovo posto nel comparto è altissimo mentre numeri e qualità sono quasi sempre modesti.

Scommettere sull'efficienza energetica è bene, ma la crescita esponenziale dei certificati bianchi ossia dei sussidi a carico della bolletta elettrica e a beneficio delle imprese energy saving rimette di nuovo in discussione il rapporto tra costi e benefici.

Non ripetere la follia del Cip 6 per sostenere la raffinazione è saggio, ma abbandonarla al suo destino anziché puntare al rinnovamento della sua gamma produttiva mina la sicurezza degli approvvigionamenti dei prodotti petroliferi (non ci sono solo i carburanti). Negli anni Novanta abbiamo scelto di delegare in toto la politica industriale alle Autorità indipendenti, che sono soggette al rischio di essere catturate dai regolati non meno dei parlamentari, dei ministri o dei dirigenti dei ministeri. Credo sia giunta l'ora di una ripresa della politica, purché abbia almeno un minimo di competenza nel fissare gli indirizzi.

Gli esempi possono essere quasi infiniti, ma ai fini del nostro discorso questi tre, ricavati dal settore dell'energia, possono bastare.

La spesa pubblica per acquisti, investimenti e ricerca può rappresentare un volano di crescita del settore privato fornitore di beni e servizi. Mariana Mazzuccato ne ha offerto un'interessante spiegazione partendo dagli smartphone le cui componenti derivano tutte dalle ricerche delle università americane finanziate dal governo.

Ma i vincoli di finanza pubblica e la dispersione delle risorse scarse in mille centri di spesa, a questo punto rivolte più a pagare gli oneri amministrativi che i salari dei ricercatori, rendono irrealistica la trasposizione dell'esperienza americana. Probabilmente è giunta l'ora di centralizzare la spesa pubblica per la ricerca accentuando la selezione meritocratica dei progetti. E, sul piano dell'applicazione industriale della ricerca, è giunta certamente l'ora di promuovere il venture capital, anche con l'intervento di un fondo dei fondi pubblico (la Cassa depositi e prestiti qualcosa sta smuovendo) per riproporre da noi la più gestibile esperienza francese.

Infine, gli interventi diretti nelle imprese. I governi hanno fin qui balbettato, restando a rimorchio degli avvenimenti. Cito tre casi: il Monte dei Paschi, l'Ilva e il fondo dei turn around. Da quando è precipitata la crisi, il MPS ha varato aumenti di capitale per 8 miliardi e il Tesoro ancora dice, forse a ragione, che non bastano, che il MPS dovrà farsi conquistare da un'altra banca, gravato com'è da un cumulo di 23 miliardi di sofferenze. Ma se il governo non avesse preteso il rimborso dei Monti Bond e si fosse limitato a trasformarli in azioni, il patrimonio di vigilanza della banca senese sarebbe ben più consistente. Le manovre sul capitale, in realtà, danno un effetto netto di 4 miliardi. Convertendo in azioni i Monti Bond ne avremmo avuto uno di 12. La politica lo ha escluso per timore della parola nazionalizzazione, salvo constatare, dopo le ultimissime vicende, che la Borsa non la teme. Gli stati occidentali più progrediti hanno nazionalizzato e poi rivenduto con profitto le banche quando è stato necessario. L'Italia ha avuto paura delle parole.

Ilva. Temendo l'accusa di statalismo, il governo ha accantonato il piano industriale stand alone, che si sarebbe concluso con la quotazione in Borsa dell'Ilva o la sua vendita nel giro di qualche anno, e il commissario Bondi, che l'aveva redatto, per vendere ad Arcelor Mittal il grande gruppo siderurgico che fu prima dell'Iri e poi dei Riva. Com'era facile prevedere per molte ragioni che non sto qui a ripetere, la cessione non ha potuto aver luogo e così sono scattate la dichiarazione d'insolvenza e l'amministrazione straordinaria che affiderà la gestione a una nuova società pubblica, costituita dalla società dei turn around promossa dalla Cassa depositi e prestiti. Il terrore del fallimento ha sopraffatto la paura della nazionalizzazione. Ma quanto tempo e denaro si sono bruciati a Siena e a Taranto sull'altare del neo liberismo provinciale di una classe politica che ha dimenticato l'invito del grande banchiere umanista, Raffaele Mattioli, a fare i conti prima di decidere?

La società dei turn aorund. Ottima. Ci aveva provato qualche anno fa a lanciarne una tutta privata, Carlo De Benedetti invitando a comune intrapresa l'arcinemico, Silvio Berlusconi. La rivolta dei "Repubblica" fece abortire quel tentativo e di quella società, che si chiamava Management e Capitali, si è persa la memoria.

Adesso la tenta il governo. Andrà meglio. In Europa ci sono esempi pubblici collaudati da copiare. Anche per attirare capitali esteri, governando comunque i processi. Già 40 anni fa, il governo ci provò con Gepi. Non fu un esperimento felice. Questa volta, il sistema di regole europeo farà da scudo contro gli investimenti di salvataggio senza speranze, ma già ora può suscitare paure di procedure d'infrazione fondate più sulla nostalgia dell'approccio liberista in via di superamento che sulla realtà dei fatti. Paure che frenano.

Per questo, accanto all'iniziativa politica e all'azione di governo, andrebbe aperta una grande battaglia culturale sulla storia dello Stato imprenditore. Personalmente, ho fatto i conti della liquidazione dell'Iri, l'ente economico

più discusso tra i grandi (non parliamo naturalmente di Gepi, Egam ed Efim). Ebbene, l'Iri non era fallito come presupponeva l'intesa Andreatta-Van Miert del 1993, e come scriveva la stampa del tempo, ripetendo senza verificarle le analisi delle banche d'affari, interessate al ricco business delle privatizzazioni, e come ho purtroppo sentito ripetere da certe piccole star della Leopolda. Chi guarda al domani senza sapere che cosa è accaduto ieri e l'altro ieri, rischia a ogni passo di inciampare nella propria ignoranza.

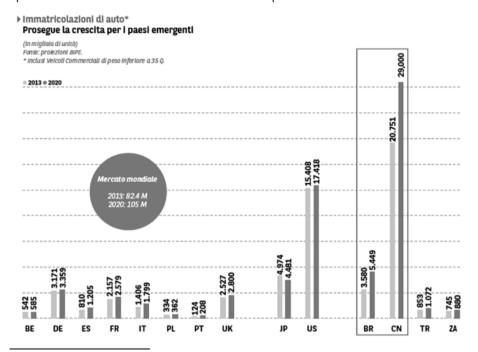
Il futuro dell'auto

La nuova geografia della produzione mondiale

Il mercato e la produzione di veicoli ha raggiunto livelli record negli ultimi anni: nel 2013 la produ-zione di veicoli ha totalizzato oltre 87 mln di unità, con una crescita di circa il 3.7% sul 2012. Mentre se con-sideriamo solamente gli autoveicoli leggeri, la produzione è stata di 83 mln (+3,8%) sul 2012 (80 mln). La crisi economica non ha quindi ridotto il mercato e la produzione di veicoli, ma ne ha accentuato la diversa distribuzione continentale in funzione dei diversi tassi di crescita. Infatti, nel 2013 il 52,5% degli autoveicoli è stato prodotto in Asia-Oceania, il 22,6% in Europa e il 19% circa nell'area Nafta, il 6% nel resto del mondo. La Cina è diventata il primo paese produttore del mondo (25% della produzione mondiale), seguita da Stati Uniti (12,6%), che avevano già superato nel 2011 il Giappone (11%), devastato da tsunami e terremoto; seguono Germania, Sud Corea, India, Brasile, Messico. I paesi del BRIC con 31,9 mln di autoveicoli (+9,9% sul 2012) rappresentano il 36,5% della produzione mondiale (era il 34,5% nel 2012). Si può aggiungere che gli storici paesi produttori di veicoli, USA+Canada, Europa Occidentale e Giappone, nel 2000 producevano complessivamente l'81% della produzione globale, mentre nel 2012 scendono al 51% e nel 2013 al 49,5%. I paesi BRIC invece passano dal 9,7% di guota del 2000 al 35,3% nel 2013.

Non vi sono ancora i dati definitivi per il 2014, ma la ripresa dell'economia mondiale ha già iniziato a farsi sentire e anche il mercato europeo (44 paesi), fortemente compromesso nei precedenti anni dalla crisi economica, ha iniziato una fase di risalita con un mercato di 18 mln di veicoli leggeri venduti (+1,5% sul 2013). Continua anche la corsa della Cina che

Piero Pessa e' Esperto di Automotive e responsabile dell'Osservatorio Automotive Lavoro&Welfare chiude il 2014 con un nuovo record di mercato: 23,5 mln di veicoli venduti. In definitiva tutte le stime portano a ritenere che anche il 2014 comporterà un aumento del mercato mondiale dei veicoli, mentre molti analisti indicano che il mercato supererà i 100 milioni di unità vendute entro questo decennio.



¹ Auto più veicoli commerciali: normalmente le auto rappresentano il 75% del totale.

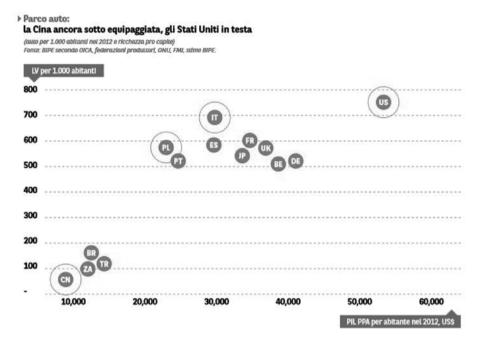
Il grafico illustra una di queste previsioni di mercato relativamente ad alcuni paesi. Spiccano in particolare le previsioni per la Cina e il Brasile, mentre gli USA si confermano il secondo mercato mondiale.

Gli sviluppi futuri

Oltre al tasso di crescita delle economie, vi sono altri fattori che condizionano gli sviluppi futuri del settore: il parco circolante e la sua età, le normative ambientali e gli sviluppi della tecnologia.

Complessivamente sono oltre 910 mln di veicoli circolanti nel mondo, ma la questione del parco circolante deve essere ovviamente rapportata alla popolazione nelle diverse aree geografiche, come dimostra il grafico che segue. Questo grafico stabilisce una relazione tra la quantità di veicoli circolanti ogni 1000 abitanti e il PIL procapite. Come si può osservare gli Stati uniti sono largamente in testa in termini di motorizzazione e questo è ovviamente legato all'elevato reddito procapite dei suoi cittadini, oltre alla geografia del paese che consente spazi molto grandi. All'estremo opposto i paesi in espansione, come la Cina, il Brasile, la Turchia e il Sud Africa, sono penalizzati dai redditi relativamente bassi, ma hanno ampie possibilità di sviluppo per il basso tasso di motorizzazione: tutto ciò è una

forte calamita per gli investimenti nel settore.



Nella situazione intermedia di reddito procapite si collocano l'Europa e il Giappone, che denunciano tuttavia tassi di motorizzazione elevati e spazi geografici relativamente limitati. Il grafico sostanzialmente illustra i cambiamenti di mercato e produttivi che sono in atto: da una parte, gli Stati Uniti, l'Europa e il Giappone dove il mercato può ragionevolmente aspettarsi tassi di crescita modesti o scarsamente significativi e i produttori nazionali sono stati e saranno costretti a forti ristrutturazioni con riduzioni dell'occupazione; dall'altra, i paesi con economie a forte espansione, prima di tutte la Cina, dove la crescita del reddito promuoverà una domanda crescente di motorizzazione che porterà probabilmente al raddoppio del parco circolante nel 2020. In questo contesto è probabile che gli USA, l'Europa e il Giappone, che ancora detengono oltre il 50% del parco circolante, scenderanno a circa il 40%.

In questo grafico un dato significativo è rappresentato dall'Italia che segna un tasso di motorizzazione secondo soltanto agli Stati Uniti, pur denunciando un reddito procapite poco superiore alla metà di quello statunitense. Vi sono molte ragioni di carattere sociale e culturale (e forse anche di carattere ammi-nistrativo per lo scarso aggiornamento dei registri della motorizzazione) che portano a questo risultato, tuttavia è evidente che l'alto tasso di motorizzazione è uno di quegli elementi che influirà negativamente nello sviluppo del mercato domestico limitando la possibilità di ritornare ai livelli di mercato pre-crisi, quando l'Italia era il secondo mercato europeo.

Gli sviluppi tecnologici

La crescita dei veicoli circolanti pone inevitabili problemi di inquinamento ambientale, soprattutto nei grandi aggregati urbani, e di quali fonti energetiche utilizzare a fronte l'attuale elevata dipendenza dagli idrocarburi. Le normative di molti paesi a tutela degli ambienti urbani e al fine di risparmiare il consumo degli idrocarburi hanno indubbiamente un impatto notevole sulle scelte dei costruttori, che sono obbligati a rispettare limiti sempre più stringenti nelle emissioni gassose. Inoltre è molto probabile che queste normative si estenderanno anche nei paesi in via di sviluppo, poiché le crescenti concentrazioni di veicoli aumenteranno i problemi di inquinamento e di dipendenza energetica. Tuttavia nel panorama mondiale sembrano esserci più opzioni di ricerca e sviluppo nella progettazione dei futuri veicoli. Una linea di ricerca è quella del motore elettrico, sia nella versione dell'auto ibrida (motore a scoppio + motore elettrico), sia in quella del solo motore elettrico.

Un recente studio condotto da Autofacts, la sezione di Price Waterhouse Coopers dedicata al settore automobilistico, indica che l'attuale lento progresso delle auto ibride subirà un graduale mutamento nel corso dei prossimi anni, portando nel 2020 ad una produzione mondiale con un valore del 4,7% rispetto all'intera produzione automobilistica, pari a 5 milioni di unità all'anno.

Per il 2014 è stata stimata una produzione mondiale del 3,3%, ma il lento progresso delle auto ibri-de è tangibile soprattutto se diamo uno squardo all'Europa, in cui nel primo semestre del 2014 sono state registrate vendite per l'1,6% sul totale del settore automobilistico, mentre le previsioni per le auto con il solo motore elettrico, denotano una crescita poco sensibile, pari ad uno 0,9%, meno di un milione di auto-mobili nello scenario mondiale. I dati attuali relativi alle automobili ecologiche ci dicono che su un totale di 6,8 milioni di immatricolazioni nel mercato europeo nel primo semestre del 2014, sono stati solo 110.648 i veicoli ibridi registrati e 26.819 quelli alimentati a batteria. Tradotto in percentuale, le auto ibride contano con l'1,6%, mentre quelle elettriche con lo 0,4%. A limitare lo sviluppo del mercato rimangono i rilevanti maggiori costi rispetto al tradizionale motore a scoppio, oltre ai limiti tecnici derivanti dalla durata delle batterie esistenti: nei fatti, lo sviluppo di questo mercato è, per il momento, strettamente legato ai sovvenzioni pubbliche. In queste tecnologie vi è una netta preponderanza nel continente asiatico: Giappone (auto ibride con la Toyota), Cina e Corea per le batterie. Diversamente gli Usa si sono affermati come leader nella produzione dei biocarburanti: in questo caso si tratta di una tecnologia che ha l'obiettivo principale di sostituire parzialmente l'utilizzo degli idro-carburi.

Gli Stati Uniti hanno velocemente raggiunto il predominio mondiale nella produzione di combusti-bili per autotrazione derivati da colture agricole eclissando nel 2005 il Brasile, in precedenza il primo pro-duttore mondiale di bioetanolo. La pesante conseguenza è stata quella di alzare il prezzo dei cereali, da cui si ricava il bioetanolo, creando evidenti problemi soprattutto in quella parte di popolazione mondiale che vive ai limiti della sopravvivenza. Anche l'Europa ha seguito una strada analoga, ma si produce principal-mente biodiesel, derivato per lo più dai

semi di colza. Per raggiungere i suoi obiettivi nell'impiego di biodiesel, l'Unione Europea, che è già in difficoltà per la riduzione di terreni coltivabili, sta aumentando le proprie importazioni di olio di palma dall'Indonesia e dalla Malesia. Ciò non produce effetti sui prezzi dei cereali, ma molti ecologisti denunciano che queste importazioni favoriscono la tendenza al taglio delle foreste vergini per far posto alle piantagioni di palme da olio.

L'Italia

Come si è visto nel primo grafico anche per l'Italia è prevista una crescita per il 2020, tuttavia, senza arrivare ai livelli di mercato del 2007 (2.493.105 unità vendute). Nel 2014 il mercato italiano sembra abbia imboccato la strada della ripresa, con 1,36 mln di auto vendute (+4,2% rispetto al 2013), cui si aggiungono 117mila veicoli commerciali: complessivamente una crescita del 5%. Anche i primi dati del 2015 (mese di gennaio) confermano la ripresa in atto dopo 6 anni di riduzione progressiva della domanda di mercato.

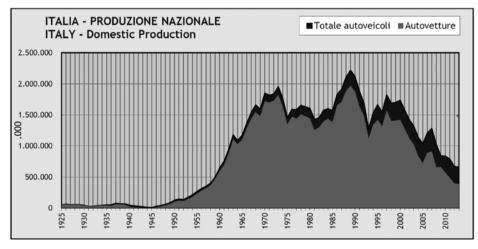
In questo la ripresa italiana è in linea con quanto accade nell'Unione Europea, che anzi denuncia tassi di crescita della domanda mediamente superiori (+5,7%). Vi sono delle ragioni oggettive per questo differenziale, oltre ai limiti di fiducia che molti cittadini italiani mantengono ancora sulla ripresa economica: la riduzione del reddito generata dalla crisi ha ancora i suoi effetti, a questo si aggiunge la già citata maggiore densità di autoveicoli/abitanti del nostro paese, molto superiore a quella dei nostri vicini (Francia e Germania). Ma soprattutto conta molto l'incredibile aumento dei costi riguardanti l'acquisto e al mantenimento di un autoveicolo. Secondo l'Economist Intelligence Unit il costo di possesso di un veicolo è aumentato di più in Italia rispetto a qualsiasi altro paese sviluppato. Comprendendo le spese di acquisto della macchina e altri costi, come il carburante, assicurazione, pedaggi, manutenzione, nei tre anni tra il 2010 e il 2012 il costo di proprietà in Italia è aumentato del 51,3% rispetto ai tre anni precedenti. Il grafico seguente (fonte Acea), che fornisce alcuni dati sulle entrate fiscali derivanti dagli autoveicoli nell'UE, dimostra l'enorme carico fiscale che grava sui possessori di auto in Italia, che è seconda solo alla Germania come carico complessivo, ma se rapportiamo il carico fiscale al numero dei veicoli circolanti, l'Italia sarebbe probabilmente la prima in classifica in questa statistica. Questi aspetti probabilmente porteranno il nostro paese ad allineare il tasso di densità veicoli/abitanti a quello degli altri paesi europei, perciò è molto improbabile, secondo alcuni analisti (focus2move), che il mercato italiano ritorni ai livelli pre-crisi.

Il punto più critico della situazione italiana è sul versante delle produzioni, dove si è registrata una forte riduzione del livello della produzione nazionale di veicoli, come mostra il grafico seguente (fonte An-fia). Con l'attuale livello di produzione di auto (sotto le 400mila unità) e quella complessiva di tutti i veicoli (658mila unità), si può affermare che siamo ritornati agli stessi livelli produttivi degli anni '60.

In sostanza se facciamo il rapporto tra produzione e mercato, l'Italia ha un tasso di copertura del 29%, contro il 175% della Germania, l'89% della Francia e il 220% della Spagna, in altre parole, quei governi europei, che hanno sempre fatto poli-

	AT	BE	DK		ES	FI	FR O	GR	O IE	п О	NL O	PT O	SE	UK
	0	0	•											
	€bn	€bn	DKK bn	€bn	€bn	€ bn	€bn	€ bn	€bn	€bn	€bn	€bn	SEK bn	£ bn
	2012	2012	2011	2012	2012	2011	2012	2013	2013	2012	2012	2013	2012	2012
Purchase or transfer														
 VAT on vehicle sales servicing/repair, parts, tyres 	2.510	6.060	N.A.	26.319	3.600	1.310	13.817	0.156	0.363	14.800	1.311	1.431	21.000	12.500
2. Fuels and lubricants	5.471	7.534	16.970	39.304	17.868	3.742	35.609	3.774	2.665	38.620	7.670	2.254	48.000	26.700
3. Sales and registration taxes	0.507	0.408	13.800		0.310	1.008	2.117	0.052	0.478	1.370	1.495	0.432		
Annual ownership taxes	1.773	1.512	9.872	8.991	2.886	0.706	1.157	1.304	1.155	6.350	3.592	0.506	12.000	5.880
Driving license fees		0.007		0.010	0.062		-				0.306			
Insurance taxes	0.310	0.934	1.757	3.786	0.600	0.299	4.373			4.620	0.403		2.800	
Tolls	1.622		0.370				10.542			1.730			0.800	
Customs duties				0.535			-					0.028		
Other taxes	0.290	0.759		1.010	0.390		1.624	0.055		5.600	2.864	0.196	4.200	1.500
TOTAL	12.483	17.214	42.769	79.955	25.716	7.065	69.239	5.341	4.661	73.090	17.641	4.847	88.800	46.580
EURO	12.5	17.2	5.7	80.0	25.7	7.1	69.2	5.3	4.7	73.1	17.6	4.8	10.0	55.8

tiche industriali di sostegno ai loro produttori, mantengono una forte produzione nazionale che da un contributo importante al PIL di quei paesi.



In conclusione si può affermare che a livello mondiale il settore degli autoveicoli sta molto bene e ha ancora notevoli possibilità di sviluppo, invece la situazione italiana si presenta molto critica, poiché la contrazione produttiva e occupazionale del settore è molto superiore a quella del mercato e la compara-zione con gli altri paesi europei evidenzia il declino italiano in questo settore. Si deve considerare che oltre all'unico produttore italiano (FCA), il settore è composto da circa 2400 produttori di componenti che in questi anni si sono riorganizzati e hanno resistito alla crisi differenziando le loro produzioni e cercando nuovi mercati internazionali. La comparazione con gli altri paesi europei ci dice anche che avere un unico produttore comporta un'evidente serie di conseguenze negative, ma soprattutto che, in questa fase di importanti cambiamenti, la differenza la fanno le politiche di indirizzo e sostegno all'industria da parte dei governi, mentre su questo il nostro paese deve recitare il "mea culpa".

L'automotive a Torino

Il legame fabbriche-città base per il futuro

Marco Muzzarelli e'
Consigliere comunale del
Comune di Torino e Presidente
della Commissione Speciale
Automotive

Parlare di vocazione manifatturiera a Torino significa parlare della propria storia, delle proprie radici, delle proprie appartenenze. Da sempre Torino è stata caratterizzata da un contesto produttivo che in qualche modo ne ha anche costituito il tessuto sociale e la cultura. Le fabbriche e la città sono legate a filo doppio e costituiscono l'eredità culturale sulla quale costruire il nostro futuro. L'analisi di contesto ha fatto emergere alcuni elementi cardine ed alcune domande alle quali abbiamo cercato di dare una risposta: Il cambiamento di FCA / FIAT corrisponde al cambiamento avvenuto nell'industria italiana manifatturiera, che porta con sé elementi di natura tecnologica ed elementi organizzativi, in rapporto con il mercato globale, ma all'interno di un nuovo presidio delle nicchie che l'industria italiana sta cercando di occupare. E' evidente la ripercussione che questo cambiamento sta determinando sul sistema e sull'economia locale, e sulle sue potenzialità. In questo contesto c'è da ricordare la volontà di guesto territorio di rimanere aggrappato alla sua matrice, alla sua identità e specializzazione industriale, senza che questo pregiudichi altri cambiamenti in atto. Come conservare sul nostro territorio l'eredità culturale sulla quale costruire il nostro futuro? Come conservare il nostro "heritage", quel "profumo di storia" che rende diversa la nostra città da ogni altra e che permette alle imprese manifatturiere, anche da un punto di vista economico, di ottenere migliori risultati sul nostro territorio piuttosto che su altri? Non abbiamo ben chiaro quanto sarà possibile attuare delle proposte riportate, ma è evidente che uno degli obiettivi raggiunti dalla ricerca è stato di creare un luogo di ascolto nel quale, in modo semplice, l'istituzione e la politica si sono messi in dialogo ed in confronto con il tessuto delle imprese, delle organizzazioni sindacali, della ricerca e degli atenei presenti nel territorio della Città Metropolitana. Essendo venuto a mancare un riferimento industriale unico, è necessario ripensare alle nuove opportunità date da una rete di imprese e lavoratori interconnessi che costituiscono i nuovi nodi, intorno ai quali si incomincia a disegnare un reticolo di attività che contano, oltre che per il loro valore economico, per la capacità d'innovazione che diffondono e per gli stili di lavoro che sollecitano. Dall'ascolto delle forze produttive e sociali emerge forte la richiesta affinchè la politica del territorio possa accompagnare e sostenere un mutamento di tale portata, superando la condizione di impotenza di fronte ai grandi problemi dell'economia. Riteniamo altresì che la politica stessa possa essere contemporaneamente ispiratrice ed elaboratrice di nuovi modelli di sviluppo più attenti alle persone che agli aspetti finanziari. Il ripristino di un grado essenziale di coerenza e di integrazione sistemica sembra una condizione 'sine qua non' perché il nostro territorio possa provare a spezzare il blocco in cui è rimasta prigioniera. In quest'ottica la politica dovrebbe assumere un ruolo efficace, significativo, innovativo, concreto, capace di strategie coraggiose e di assumere il ruolo di comunicatore verso la comunità internazionale. Le nuove fabbriche non sono l'avamposto del cambiamento sociale. Sono tuttavia i nodi intorno ai quali si incomincia a disegnare un reticolo di attività che contano, oltre che per il loro valore economico, per la capacità d'innovazione che diffondono e per gli stili di lavoro che sollecitano.

Proposte per Torino

I rapporti tra il Comune di Torino ed FCA hanno necessità di scrivere un nuovo libro, piuttosto che aprire un nuovo capitolo. La globalizzazione ed il progresso tecnologico, che oltre ad aver decimato le industrie manifatturiere, hanno trasformato il territorio metropolitano, sono i due elementi che ci fanno pensare in modo nuovo ad un rapporto che per troppo tempo è stato rappresentato da una reciproca dipendenza. I soggetti che compongono l'eredità culturale del contesto metropolitano possono essere quel tessuto, quell'ecosistema che fa di Torino un luogo come nessun altro nel mondo ed è in quest'ottica che in modo paritario ci si deve proporre, ognuno con le proprie peculiarità valorizzando il capitale umano a disposizione di ognuno degli stakeholder. La globalizzazione ed il progresso tecnologico hanno trasformato molti beni materiali, tra cui le automobili, in prodotti a "buon mercato", ma hanno anche innalzato il ritorno al capitale umano ed all'innovazione. A Torino si può avere la percezione, più che in altre città italiane, che per la prima volta nella storia, il fattore economico più prezioso non è il capitale fisico, o qualche materia prima, ma la creatività e l'innovazione. A fronte delle analisi effettuate vengono riportate alcune proposte di indirizzo per il territorio torinese soprattutto nell'ottica della città metropolitana:

Politiche integrate per l'innovazione

La forte presenza di FIAT nel territorio torinese ha sempre costituito nel bene e nel male l'opportunità di un soggetto di riferimento in grado di coagulare e correlare tutte le piccole, medie e grandi imprese che avevano a che fare con FIAT stessa o comunque che erano riconducibili All' "indotto" dell'auto. Gli approfondimenti

svolti hanno dato evidenza del fatto che oggi il tessuto produttivo manifatturiero non è più coagulato attorno ad una grande impresa, ognuno dei soggetti gioca una partita a sé e a volte anche in forma concorrenziale con altri soggetti presenti sullo stesso territorio, sebbene buona parte dei clienti non appartengano più ad un mercato interno (regionale o nazionale). Se da una parte si è differenziata la tipologia dei clienti non più unici e non più in un mercato interno, dall'altra parte le scelte di FIAT in FCA e le esigenze del mercato dell'automobile, hanno caratterizzato la maggiore industria di automobili italiana in un soggetto che guarda più facilmente ai mercati internazionali piuttosto che ai mercati interni

Il Sostegno alle imprese Supportare il lavoro delle imprese, anche attraverso i fondi strutturali previsti sul nostro territorio, con azioni di sostegno

Ricerca e attrazione di imprese

Sulla base delle queste affermazioni e dalle audizioni riteniamo che il soggetto in grado di ricercare ed attrarre imprese dovrebbe avere un ruolo attivo di ricerca di imprese, partendo da startup innovative per arrivare fino a grandi gruppi industriali. Il ruolo dovrebbe essere da un lato quello di "scouting" delle migliori imprese che varrebbe la pena 'impiantare' nel territorio torinese e dall'altro lato quello di creare le opportunità di semplificazione affinchè l'insediamento sia facilitato ed incentivato.

Raccolta di esperienze

La rete di relazioni, i rapporti, la storia e l'eredità culturale presente attorno a Torino sul tema manifatturiero ed automotive, ci fa pensare che sia giunto il tempo per costruire una memoria e un luogo di studio all'interno del quale depositare le conoscenze e competenze presenti nel nostro territorio; che conservi tutte le conoscenze che sono state prodotte in questi anni sul sistema dell'auto. Sarebbe importante raccogliere sistematicamente i materiali, un luogo che faccia da centro permanente di formazione ed informazione. Un luogo di conoscenza industriale e del sistema dell'auto torinese.

Fabbrica intelligente

Dall'intervento in commissione del sindaco Fassino "Ricerca e innovazione, formazione delle risorse umane, questi sono i temi che caratterizzeranno le fabbriche del futuro. Per stare a questa sfida bisogna pensare alla fabbrica in modo nuovo. Nelle scorse settimane abbiamo avuto alcuni incontri con CNR – Centro Ricerche Fiat – FIAT - Politecnico di Torino, per immaginare questo tipo di approccio. Come sosteniamo questo processo? Come costruire il percorso ponendosi il tema della fabbrica del futuro?" Riteniamo importante per il Comune di Torino agire in direzione della definizione e nascita di una Academy che analizzi e progetti la fabbrica intelligente del futuro. Questo spazio, connesso con Università e Politecnico, Centri di Ricerca, Formazione professionale, imprese del settore e parti sociali, potrà diventare il luogo dove formare i futuri manager aziendali, perché da Torino può nascere un nuovo modello di impresa e di approccio al lavoro, un nuovo modello di relazioni industriali e nuovi rapporti con i lavoratori.

Sperimentare nuovi spazi di collaborazione tra Comune di Torino e FCA: dalla Smart Factory alla Smart City

Dalle caratteristiche peculiari evidenziati dal World Class Manufacturing è possibile mutuare alcune caratteristiche che possono diventare una occasione di miglioramento continuo anche per la Pubblica Amministrazione. Dal momento che il WCM è stato già verificato ed applicato in numerose aziende di servizi (ad es. Royal Mail, banche ed assicurazioni) riteniamo importante approfondire le opportunità proposte da questo modello organizzativo basato sulla "lean manufacturing" per evidenziare possibili applicazioni nell'ambito della pubblica amministrazione ed in particolare in qualche settore del Comune di Torino. Questa proposta da un lato può essere una occasione per mutuare ed applicare percorsi di eccellenza presenti in grandi gruppi industriali del nostro territorio, dall'altro lato potrebbe costituire una opportunità per creare nuovi legami con FCA che non si basino esclusivamente su rapporti istituzionali

Conclusioni

Le audizioni e gli approfondimenti ci hanno fatto percepire che le «forze della produzione» oggi sono un impasto di organizzazione, tecnologia, carattere e intelligenza che imprimono il movimento e il ritmo di una fabbrica. Oggi la fabbrica contemporanea è una clinica più che un'officina meccanica, senza fumo, senza rumore, senza olio e sporcizia, con pavimenti lucidi, possibilmente bianchi. Un luogo dove l'automazione non sostituisce l'uomo, ma ne diventa complemento fondamentale. Il lavoro umano è diverso da quello alienante, ripetitivo e sempre uguale delle vecchie linee di montaggio. Anche gli operai non qualificati hanno un ruolo partecipativo e cognitivo e un coinvolgimento nei processi decisionali. La fabbrica contemporanea richiede regole che favoriscano la partecipazione e la flessibilità. Si parla spesso di «manifattura intelligente» perché oggi, nelle nuove fabbriche e nella nuova industria, si produce conoscenza, insieme con i manufatti e con i servizi. Anzi, è evidente dalle analisi effettuate, che la produzione continua e cumulativa di conoscenza sia quanto può assicurare alle fabbriche e all'industria italiane e soprattutto piemontesi, un futuro. La politica si deve assumere la responsabilità ed il ruolo di catalizzare, collegare ed alimentare la rete di tutti i soggetti coinvolti in grado di costruire l' "ecosistema Torino" con l'obiettivo di offrire ai torinesi ed al territorio metropolitano un rinnovato periodo di crescita economica, culturale e di inclusione e coesione sociale.

La crisi in volo

Il trasporto aereo e la mancanza di politiche di settore

Il declino economico e industriale italiano ha anticipato la crisi mondiale di alcuni anni. In questa condizione del Paese, la capacità di creare buona occupazione e di fare buona impresa è la vera ragione degli sforzi di un partito nazionale, popolare e di governo come il PD.

Il caso del settore aereo fa parte dei danni che la mancanza di politica dei trasporti ha prodotto in tutto il comparto, nessuno escluso, con problemi enormi per tutte le aziende, pubbliche e private e con ricadute occupazionali e di condizioni di lavoro che la crisi ha amplificato in modo esponenziale. Ricordiamo infatti che il settore dell'aviazione, comprensivo di compagnie aeree, industria aeronautica e fornitori di servizi, impiega 5 milioni di persone nell'UE (di cui 500 mila in Italia) e con 800 milioni di passeggeri (di cui 149 milioni in Italia) rappresenta un settore strategico (dati della Camera dei deputati). Per arrestare la deindustrializzazione e rimettere insieme una politica economica in grado di contrastare la crisi non si può prescindere dalla messa a sistema del comparto dei trasporti, facendo quello che hanno fatto e fanno gli altri Paesi europei con le regole, gli investimenti e la difesa delle loro aziende nazionali. Per discutere approfonditamente della crisi del trasporto aereo e delle ricadute drammatiche sul fattore lavoro, bisogna analizzare, innanzitutto, gli effetti attuali della crisi economica del settore sia nel comparto merci che in quello passeggeri attraverso un insieme di indicatori chiave e delineare alcuni possibili scenari per lo sviluppo a medio termine del settore del trasporto aereo in relazione ai cambiamenti della situazione economica nel suo comples-

Vincenzo Pasculli e' segretario del Circolo PD Trasporto Aereo di Roma so. L'economia dei trasporti in generale può essere considerato il laboratorio dell'attività economica: una crescita dell'attività economica e della produzione industriale e un'espansione dei rapporti commerciali comporteranno inevitabilmente una maggiore richiesta di trasporti e, in particolare di trasporto aereo.

Dal 2008 al marzo del 2013 il Trasporto aereo è stato interessato dalle norme per affrontare la crisi della società Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. e di AirOne. La normativa europea è stata oggetto di recepimento ed attuazione. In un contesto caratterizzato da un trend di crescita del trasporto aereo globale, l'evoluzione e lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano sono stati oggetto, nella XVI Legislatura, di approfondimento da parte dalla IX Commissione Trasporti della Camera con una apposita Indagine conoscitiva, avviata nel febbraio 2009, il cui documento conclusivo è stato approvato il 17 febbraio 2010, evidenziando la necessità di definire un nuovo piano nazionale della rete aeroportuale.

Recependo l'indicazione della Commissione, l'Atto di indirizzo per la predisposizione del nuovo Piano nazionale degli aeroporti è stato presentato dal governo nel gennaio 2013; sullo stesso dovranno essere acquisiti l'intesa con la Conferenza Permanente Stato Regioni-Province autonome ed il parere delle competenti Commissioni parlamentari. Nel corso della XVI Legislatura sono state poi apportate modifiche, in particolare con l'articolo 17, comma 34-bis, del decreto legge n. 78/2009, alla disciplina dei contratti di programma tra ENAC e società di gestione aeroportuali.

La disposizione, con riferimento agli aeroporti con traffico superiore a otto milioni di passeggeri annui (limite che viene attualmente raggiunto dallo scalo di Roma Fiumicino e da quello di Milano Malpensa), ha autorizzato l'ENAC a stipulare

contratti di programma in deroga alla normativa vigente in materia. Da ultimo, il decreto-legge n. 179/2012 è inoltre intervenuto in materia di trattamento fiscale dei vettori esteri operanti sul territorio nazionale. All'inizio della XVI Legislatura una serie di interventi normativi (in particolare, il decreto legge n. 80/2008, il D.L. n. 97/2008 e il D.L. n. 134/2008) hanno riguardato la crisi di Alitalia.

Il settore dell'aviazione, comprensivo di compagnie aeree, industria aeronautica e fornitori di servizi, impiega 5 milioni di persone nell'UE (di cui 500 mila in Italia) e con 800 milioni di passeggeri (di cui 149 milioni in Italia) rappresenta un settore strategico. Per il trasporto aereo la Commissione europea ha emanato la Comunicazione(COM(2012)556) del 27 settembre 2012, che prevede, nonostante la crisi economica, un trend di sviluppo positivo entro il 2030, con un raddoppio del traffico aereo globale a livello mondiale, dopo la pesante registrata nel corso del 2009, e la ripresa registrata nel 2010.

La Commissione europea prevede inoltre uno spostamento della crescita del settore nelle regioni mediorientali e orientali ed un aumento della concorrenza di vettori non UE anche sulle rotte interne europee, nonché una ulteriore crescita della quota di mercato delle compagnie low cost, che attualmente è del 40%. Con riferimento specifico all'Italia, i dati di traffico 2012 dell'ENAC (resi noti il 26 marzo 2013) segnalano complessivamente una flessione del numero di passeggeri transitati nel corso del 2012 negli aeroporti italiani: 146.000.783 passeggeri (a fronte di 147.970.930 del 2011) con una diminuzione dell'1,3% rispetto al 2011.

Peraltro, sullo sviluppo del settore avrà un impatto l'attuazione del Trattato sullo

Spazio aereo comune europeo (ratificato dall'Italia in base alla legge n. 91/2010), il quale tra le altre cose prevede la graduale applicazione nel settore dei principi dei trattati dell'Unione in materia di concorrenza. Si prevede inoltre l'elaborazione di un Piano per la gestione del traffico aereo nell'ambito del Programma di attuazione tecnica del "Cielo unico europeo" (SESAR), per coordinare la ricerca, l'elaborazione e l'introduzione sul mercato delle nuove generazioni di sistemi di controllo del traffico aereo (per ulteriori chiarimenti cfr. approfondimento: Spazio aereo comune europeo).

In questo contesto il Trasporto aereo italiano si dibatte da anni in una profonda crisi strutturale e di sistema. Gli esiti di questa crisi, allo stato, sono: migliaia di posti di lavoro persi; aziende fallite o in fallimento; impossibilità oggettiva per le aziende italiane che svolgono attività di trasporto aereo di raggiungere l'equilibrio economico; peggioramento dei livelli di qualità del servizio e di sicurezza. Durante il Governo Letta, il Tavolo di confronto sulla riforma del settore è stato riaperto il 21 Novembre 2013 per poi vedere la sua conclusione all'inizio del Governo Renzi. Nel frattempo la situazione è notevolmente peggiorata e la situazione della nuova Alitalia e dell'incontro con la compagnia araba è emblematica dello stato fallimentare dell'intera industria nazionale del trasporto aereo. Deve essere chiaro che, senza una soluzione di sistema, non sarà più possibile gestire le crisi aziendali di questo settore senza ritorni drammatici a livello occupazionale e progressiva inarrestabile desertificazione dell'industria italiana dell'aviazione civile.

E' doveroso, a questo punto, un breve richiamo al comparto merci. Poiché l'aviazione è stata vista finora come modalità di trasporto orientata ai passeggeri, la componente che si occupa del trasporto delle merci si trova marginalizzata, persino all'interno del settore. Tuttavia, nel 2010 attraverso gli aeroporti dell'UE sono state trasportate 14,2 milioni di tonnellate delle merci, con una crescita annua media del settore che ha raggiunto il 4,8% tra il 2002 e il 2010. In futuro la componente merci potrebbe assumere un ruolo più importante all'interno del settore del trasporto aereo.

Quindi, nonostante non sia proprio sotto i riflettori dei responsabili politici in materia di trasporti, il settore merci ha un ruolo importante nel trasporto in parti diverse del mondo. Alcuni settori produttivi potrebbero subire gravi conseguenze in caso di disservizi nel sistema dei trasporti e della logistica per la fornitura dei materiali all'industria e per la mobilità delle merci lungo la catena di approvvigionamento fino al consumatore finale.

Con la crisi finanziaria del 2008, le conseguenze sul settore dei trasporti e del trasporto aereo sono stati evidenti:

- Forte flessione della domanda di trasporto provocata dalla diminuzione di passeggeri e merci
- Drastica diminuzione dell'offerta (a seguito di fallimenti e riduzione della frequenza)
- Mutamento dei flussi di trasporto (fusione delle rotte e anelli)
- Problemi di liquidità finanziaria e calo di profitti per le società del settore Un'analisi delle tendenze emergenti sembrerebbe indicare la necessità di un cambiamento di paradigma per il futuro del trasporto aereo. In generale, occorre adottare una prospettiva di settore globalmente integrata, ricorrendo a un ap-

proccio di sistema. I fattori principali che provocano tale cambiamento di paradigma sono legati a problemi come: le fonti di energia e la preservazione dell'ambiente, la pressione per la sostenibilità che provoca la riduzione delle esigenze di mobilità, la tecnologia e l'interoperabilità diversificazione dei modelli commerciali per mantenere elevati rendimenti da parte dei vettori aerei.

È evidente che l'attuale crisi economica ha cambiato e continuerà a cambiare la struttura del settore del trasporto aereo europeo, quindi quello italiano. Il confronto tra la crisi attuale e le precedenti non è lineare. Di fatto, benché la crisi precedente sia stata più grave in termini economici assoluti, il fatto che la crisi attuale colpisca il settore proprio quando le società stavano entrando nella fase di ripresa dalla crisi precedente ha prodotto effetti negativi molto più vasti. Tuttavia, tali effetti sono provocati tanto dalla crisi economica in sé quanto dalla suddetta fase di elevata vulnerabilità delle società. La seconda ha esacerbato gli effetti della prima e il risultato è, di fatto, la stagnazione più grave del settore degli ultimi decenni.

Pertanto, si dovrebbe cercare di delineare un quadro del mercato futuro che tenga conto dei possibili effetti della crisi economica. Non è mai possibile eliminare completamente l'incertezza, nella migliore delle ipotesi è possibile limitarla. Nell'analisi che segue si cercherà di tracciare un quadro dei possibili sviluppi futuri.

Il punto di partenza sarà invariabilmente rappresentato da una combinazione tra la situazione attuale, le tendenze recenti e una serie di variabili endogene ed esogene. Tra le variabili esogene prese in esame vi sono fattori quali l'attività economica, i prezzi dei combustibili e il prezzo degli aeromobili (acquistati nuovi, usati o in leasing). Tra le variabili endogene si possono citare i rendimenti, la struttura dei costi (con o senza contratto di copertura), gli indicatori finanziari, l'utilizzo della capacità, le fusioni e acquisizioni.

La complessità e l'articolazione del settore, in continua trasformazione deve far riaprire il confronto interrotto in sede ministeriale che possa avviare una fase progettuale di politica industriale e di programmazione complessiva del settore, l'avvento di un "sistema nazionale" regolato, la messa a disposizione di uno strumento di ammortizzazione sociale adeguato a gestire la profonda fase di ristrutturazione in corso che allo stato riguarda già circa diecimila addetti e che potrebbe allargarsi ad altrettanti nel corso del prossimo biennio.

La miopia degli enti regolatori, dei vari governi e di una politica localistica che nel trasporto aereo è emersa in tutta la sua forza, non ha permesso una programmazione seria degli investimenti né di dare indirizzi per le politiche infrastrutturali e industriali. Senza regole il mercato è diventato selvaggio.

In Italia la crisi del lavoro nel settore conta circa 14 mila lavoratori coinvolti nei contratti di solidarietà o in cassa integrazione e mobilità. Circa un quarto dell'insieme dei lavoratori occupati.

Anche l'ultimo salvataggio di Alitalia con l'avvento di Ethiad sarà inutile se non si affronta la crisi di sistema e si accompagna la trasformazione all'interno di un contesto regolatorio certo e chiaro e di una riforma generale del settore.

Le nuove sfide che il settore affronta possono essere sintetizzate come segue:

• Riuscire a fornire almeno lo stesso livello di servizio con risorse notevolmente

inferiori.

- Soddisfare nuovi requisiti, come la sicurezza.
- Condividere i dati con entità terze.

Gli aeroporti devono competere tra di loro per i passeggeri in transito, mentre sviluppano strutture in grado di attirare specifici segmenti di clientela uscendo fuori da una logica localistica ma avendo una chiara vocazione nazionale e europea, importante quindi sono gli indirizzi dell'UE sul Ten-T.

- Le alleanze hanno compiuto un ulteriore passo avanti: prima sono emerse alleanze tra compagnie aeree, poi sono arrivate quelle tra compagnie aeree, aeroporti e ferrovie (nel trasporto passeggeri) o con la rete viaria (per il trasporto merci). In futuro, è altamente probabile che altre attività e/o altri partner finanziari entrino a farvi parte: l'intermodalità è il nuovo prodotto, sia per i passeggeri che per le merci, e porta nuovi operatori, nuovi processi e nuove tecnologie nel sistema del trasporto aereo.
- Lo sviluppo di alleanze intermodali sostenibili attirerà inevitabilmente nuovi operatori nel settore.
- Occorrerà disporre di nuovi metodi di gestione delle attività, per ridurre i costi sommersi nel settore

Il piano aeroporti

Le antiche malattie degli scali italiani

Che 112 aeroporti in Italia siano troppi è un'affermazione addirittura banale. Anche scendendo nel dettaglio - 90 destinati solo al traffico civile, 11 militari comunque aperti al traffico civile. 11 soltanto militari – i numeri restano davvero al di là di ogni ragionevole calcolo: chiunque sia stato intervistato sull'argomento, negli ultimi anni, ha risposto che bisognava riorganizzare il tutto, che occorreva un nuovo piano nazionale e così via. Come per la spesa pubblica non c'è nessuno convinto che non debba essere razionalizzata e diminuita, evitando gli sprechi, così per gli aeroporti non c'è nessuno che difenda la proliferazione attuale. In entrambi i casi, però, i contrasti sorgono guando si decide che cosa tagliare: l'unica soluzione è pertanto quella di scegliere un criterio valido e tendenzialmente inattaccabile, che possa resistere alle prevedibili – e per certi versi legittime – resistenze di chi vorrebbe tagli dappertutto, tranne che in casa propria.

Ma la proliferazione degli scali è solo uno dei problemi del sistema aeroportuale italiano, che soffre di malattie antiche. L'esempio classico è quello degli enti locali che, nel tentativo di attrarre turismo, per anni hanno tenuto in vita i propri aeroporti con pesanti contributi alle compagnie aeree, spesso low cost: è un approccio superficiale, privo di sostenibilità economica, che in moltissimi casi ha impiegato risorse certe (quelle della fiscalità generale) per un risultato incerto (la ricaduta economica sul territorio, nella speranza che i turisti arrivassero e si fermassero nei paraggi, accrescendo i consumi). Può essere questo il modello del futuro o del presente? Naturalmente

Michele Meta e' Presidente della commissione Trasporti della Camera dei Deputati

IW

no, e il Partito democratico deve avere il coraggio di dirlo alle amministrazioni di ogni livello, latitudine e colore politico: è un'operazione verità necessaria, tanto più in un momento come quello che stiamo vivendo.

Nel Piano nazionale degli aeroporti, approvato dal Governo, ci sono linee guida scritte con un ingrediente fondamentale: il buonsenso. Si ribadisce, innanzitutto, la distinzione tra aeroporto strategico con ruolo di gate intercontinentale, aeroporti di interesse nazionale e aeroporti di interesse regionale o locale; fatta naturalmente salva la continuità territoriale, che in un Paese degno di questo nome rimane un diritto intangibile, gli scali si salvano solo se rispondono a due requisiti: sostenibilità economica e specializzazione. Il Ministero e l'ENAC li verificano ogni tre anni, e ciò garantisce al piano una flessibilità indispensabile: quello che oggi funziona potrebbe non funzionare domani, e viceversa.

È un modello dinamico, insomma, che si poggia comunque su criteri solidi (popolazione, territorio, accessibilità, posizionamento delle reti trans europee) e che ha obiettivi ben definiti. Essenziale, dal mio punto di vista, è il passaggio a una visione di sistema: da un lato, come detto, occorre incentivare sinergie e vocazioni specifiche dei singoli aeroporti; dall'altro, soprattutto, è necessario razionalizzare e programmare gli interventi infrastrutturali, perché le infrastrutture di un Paese non sono cassetti di scompartimenti separati, ma piuttosto vasi comunicanti. Nell'Italia di oggi posso costruire l'hub più avveniristico, ma se non lo collego all'Alta Velocità e se non ottimizzo gli investimenti nel bacino rischio di sprecare opportunità e risorse.

Tutto questo, naturalmente, va svolto con il massimo grado possibile di concertazione: ecco perché, pur apprezzando il piano predisposto dal governo, giudico altrettanto importante l'esame avviato della Conferenza Stato-Regioni, nella certezza che l'interesse comune del Paese saprà prevalere sia sui possibili contrasti a livello locale, sia sui diversi colori delle amministrazioni. Del resto, il momento e il tema – trasporti e infrastrutture sono la cartina di tornasole di un Paese, e l'Italia ha ancora molto da recuperare – non permettono ulteriori ritardi o tentennamenti.

Deficit e riforma

Infrastrutture e crisi di competitività

Il deficit infrastrutturale italiano è uno dei motivi principali della crisi di competitività rispetto ai competitor continentali che il nostro Paese subisce da più di vent'anni. Dobbiamo però essere consapevoli che l'inadeguatezza non è dovuta agli investimenti limitati ma ad una mancanza di efficienza della spesa e una completa assenza di visione di sistema.

La questione infrastrutturale, pertanto, non si risolve solo investendo di più ma avendo un'idea di sistema completo di mobilità intermodale e a una maggior efficienza gestionale delle infrastrutture. Nello specifico, sono fortemente convinta che il trasporto aereo rappresenti un fattore decisivo di sviluppo economico e sociale del nostro Paese e sia un settore nevralgico soprattutto per quegli ambiti in cui eccelliamo come il turismo, i servizi e le produzioni ad alto valore aggiunto.

Nonostante la sua importanza strategica, il sistema del trasporto aereo è un settore in estrema difficoltà e rischia seriamente di non poter sostenere adeguatamente le future potenzialità di sviluppo e, soprattutto, di non essere quel volano necessario per agganciare la ripresa economica.

Ruolo fondamentale ha la rete aeroportuale, che negli anni passati, ha scontato una grave assenza di programmazione, lasciando prevalere spesso gli interessi campanilistici rispetto a quelli nazionali.

Proprio questa mancanza di una regia politica ha permesso che la rete crescesse in modo confuso e anarchico, prevalentemente su iniDebora Serracchiani e' Vicesegretaria nazionale e Responsabile Trasporti e Infrastrutture del Partito Democratico ziativa degli operatori del settore.

Oggi, la crisi economica, rende non più procrastinabile l'adozione di un piano per gli aeroporti, in cui si tenga in giusto conto l'equilibrio tra i vantaggi della pianificazione e quelli dell'iniziativa del mercato.

Per questo motivo guardiamo con partecipe interesse al piano nazionale presentato dal ministro Lupi e approvato dal Consiglio dei ministri il 30 settembre scorso. Dopo un'attesa di anni, ora viene il difficile. Infatti, è fondamentale per la buona riuscita che sin da ora si segua una procedura inclusiva in cui tutti i soggetti coinvolti possano interagire e migliorare la proposta governativa.

L'obiettivo prioritario dovrebbe mirare a utilizzare le risorse disponibili non per creare nuovi aeroporti ma per ammodernare, ampliare e potenziare, in modo mirato, gli aeroporti che esistono. L'individuazione degli aeroporti strategici, uno per bacino, deve associarsi alla volontà di concentrare gli investimenti pubblici per assicurarne la necessaria dotazione infrastrutturale. Dotazione che non si limiti alle strutture direttamente riferite alla capacità dell'aeroporto di gestire traffico aereo, ma ricomprenda soprattutto tutte quelle infrastrutture di collegamento e integrazione dell'aeroporto con le altre reti di trasporto pubblico (ferroviario, metropolitano).

Per questi motivi ritengo il Piano presentato un buon punto di partenza per discutere seriamente di tutto il trasporto e la logistica nazionale.

Acciaio strategico

Senza l'industria siderurgica addio alla manifattura

1 – La necessità di una politica industriale integrata per acciaio. Occorre tornare a parlare di politica industriale, una materia da troppi anni affrontata senza una strategia chiara. La siderurgia e gli impianti di Taranto, Piombino Terni e Genova sono fondamentali per tutto il sistema economico nazionale. In ballo non ci sono solo oltre ventimila posti di lavoro diretti. Non possono essere tralasciati i dati relativi all'indotto, alle esportazioni ed alla "dipendenza tecnologica" di chi si è sempre approvvigionato con acciaio prodotto in Italia.

La siderurgia lasciata solo al mercato e ai processi di globalizzazione determinerà le allocazioni produttive fuori del nostro Paese e dell'Europa. E' sempre più necessario un intervento senza il quale la produzione siderurgica sarà «naturalmente» collocata nei Paesi dove le condizioni sono più "vantaggiose" (ambientalmente e socialmente).

Serve un piano della siderurgia che armonizzi il destino di Terni, Piombino e Taranto e delle relative lavorazioni a valle. L'eventuale esito negativo di queste vicende aziendali acuirebbe la frammentazione che già caratterizza il settore, indebolendolo ulteriormente. Tale prospettiva esporrebbe dunque il nostro paese alla penetrazione da parte delle vicine produzioni tedesche o asiatiche, con conseguenze facilmente prevedibili sulla bilancia commerciale.

Occorre, insomma, una politica industriale, promossa a livello pubblico, che armonizzi le necessita dei produttori, con quelle dei consumatori, entrambi attori fondamentali nel campo dei settori utilizzatori di acciaio. Solo così è possibile far convivere produzioni di

base e vivibilità dei territori. Va incentivato il rapporto tra centri di ricerca, università e imprese. Conoscenze e competenze non mancano, pensiamo a strutture come il Centro Sviluppo Materiali ma anche gli impiantisti privati, e gli altri centri di ricerca e università, che potrebbero implementare ricerca e sperimentazione applicata.

Uno strumento particolarmente critico è il credito. Occorre un adeguato sistema bancario, per il credito alla fornitura e per garantire pagamenti più regolari al sistema delle imprese della filiera. In particolare sono necessari crediti agevolati per imprese che fanno investimenti a redditività differita e per interventi che diminuiscono l'impatto ambientale. Sulla base delle recenti disposizioni Europee la BEI e Cassa Depositi e prestiti possono concorrere, sulla base di adeguati progetti di innovazione, a finanziare la nuova siderurgia.

L'Italia industriale deve avanzare una proposta su:

- il costo dell'energia. L'incidenza dei costi per l'energia, principalmente energia elettrica, nell'industria siderurgica è mediamente del 35% sui costi totali di produzione:
- la politica degli approvvigionamenti delle materie prime;
- le misure di tracciabilità dei prodotti;
- la disponibilità di adeguate infrastrutture comporta un beneficio sia sui costi di produzione che sulla vivibilità del territorio e della sostenibilità ambientale.
- una adeguata politica ambientale coerente con la qualità delle produzioni, agevolare il superamenti della frammentazione, politiche di riqualificazione della manodopera, ammortizzatori sociali adeguate ai tempi delle riconversioni impiantistiche.

2 – La finanza e il ruolo dello Stato attraverso CdP. L'incalzare dei problemi giudiziari, produttivi, economico-finanziari e societari dell'Ilva, della Ast di Terni e della ex Lucchini di Piombino sta riaprendo il dibattito sull'ipotesi di un ingresso di capitale pubblico in un nuovo assetto di siti strategici della siderurgia nazionale. Il 66% delle aziende italiane attive nel comparto siderurgico ha registrato nel 2013 un calo di fatturato. Nell'ultimo triennio la redditività è precipitata: le strutture finanziarie dei principali produttori non sono ancora tecnicamente a rischio, ma non sono più adeguate all'attuale capacità di generare reddito. Le risorse accumulate negli anni d'oro precedenti alla crisi si stanno per esaurire: c'è chi è pronto a scommettere su un «redde rationem» nel settore già entro i prossimi due anni. Una definitiva razionalizzazione della capacità produttiva installata sembra l'unica richiesta esplicita del mercato, in sovraproduzione sia a livello nazionale che a livello europeo. Sarebbe un disastro per l'intera manifattura italiana.

Il governo ha deciso di utilizzare Cassa depositi e prestiti o per rilanciare l'impianto di Taranto e con un decreta ha modificato la legge Marzano per avviare l'amministrazione straordinaria all'Ilva. E' un fatto positivo ma è molto impegnativo in termini di risorse economiche e manageriali per cui non è pensabile ad una nuova privatizzazione senza dovute garanzie di lungo periodo. In un contesto tanto complicato, la Banca Europea degli Investimenti potrebbe avere una parte non irrilevante nel disegno del Governo. Non ripetiamo gli errori del passato. Se

la produzione di acciaio è considerata un asset strategico di ogni Paese che voglia diventare (o restare) una grande economia a livello internazionale, Lo Stato potrebbe partecipare al sostegno di imprese siderurgiche di fondamentale importanza per l'industria italiana, in esclusiva logica di mercato, anche per periodo più lunghi. Esempi virtuosi ci sono. In Germania esiste una notevole capacità del pubblico di condizionare le scelte delle aziende private. In Francia i massicci stanziamenti a sostegno dell'innovazione nell'automotive sono stati vincolati a continuare a produrre in Francia. Nel settore automobilistico il ricorso alla mano pubblica è stato ritenuto necessario anche in Usa dal governo Obama con i salvataggi di Chrysler e General Motors. Interventi pubblici di sono avuti in Gran Bretagna con la rinazionalizzazione delle Ferrovia.

3- Gli strumenti per le crisi industriali. In siderurgia è avvenuto recentemente un considerevole turnover. Sono entrati lavoratori giovani di medio alta scolarità e sono usciti i più anziani in seguito al prepensionamento per l'amianto. Da una parte questo è una grande opportunità per la capacità di apprendimento delle forze giovani e scolarizzate, dall'altro ha impedito una trasmissione delle conoscenze implicite. Ciò impatta sull'efficienza degli impianti che sulla sicurezza sul lavoro. E' fondamentale il governo di un'adequata formazione permanente in modo tutte le posizioni professionali siano adequatamente coperte dai lavoratori giovani. Inoltre che questi giovani adequatamente formati siano subito stabilizzati uscendo dalla fascia dei contratti precari, per mantenere le competenze professionali utili nel momento della ripresa. Nelle fasi di riconversione degli impianti o in quelle di minore carico di lavoro vanno estesi al massimo i Contratti di solidarietà alle condizioni di minor caduta di reddito. Queste innovazioni contrattuali facilitano il mantenimento delle già elevate professionalità della manodopera siderurgica e possono indurre un'organizzazione del lavoro che migliori la qualità complessiva del lavoro, incluso una maggiore attenzione alla salute e sicurezza dove avvengono ancora gravi incidenti, anche mortali.

Tutti questi problemi possono essere meglio gestititi se, come avviene a livello europeo, si crea anche in Italia un "Comitato per il Dialogo Sociale"

- 4 Conclusioni. Il modo con cui si sono concluse, almeno per ora le vicende relative all'Ilva, Lucchini e Terni hanno sicuramente dato un po' di fiato alla siderurgia italiana. Il Governo, le Istituzioni locali e il sindacato hanno giocato la loro parte. Ciò è positivo. Per l'Italia però non è finito il rischio di uscire dal mercato dell'acciaio in un momento strategico per il futuro di tutto il comparto. Nel processo di riconversione avviato nella nostra siderurgia, emerge chiaramente l'esigenza di politiche volte a definire l'assetto dell'industria di base nazionale ed europea e a ridurre il differenziale competitivo rispetto alle economie emergenti. La siderurgia italiana non può fare a meno di mantenere la sua dimensione nell'ambito dei paesi industrializzati:
- Occorrono i cicli integrali (di Taranto e Piombino-Trieste) per fornire acciaio di qualità per molte applicazioni qualificate. Gli altiforni hanno il vantaggio della superiore qualità con costi della materia prima inferiori.
- Il preridotto è una possibile soluzione per i problemi ambientali legati all'acciaio ma occorre un approvvigionamento di gas a costi considerevolmente

più bassi.

- Per dare adeguate flessibilità alla fluttuazione della domanda occorrono i forni elettrici più competitivi, meno energivori e con minor impatto ambientale, con un minor costo dell'energia.
- Occorrono acciai speciali per applicazioni nei settori più innovativi.
- Occorrono i piccoli produttori per soddisfare le nicchie di mercato delle nostre PMI.
- Occorre una strategia pubblico-privata per migliorare la qualità e innovare gli impianti rendendoli meno energivori e sostenibili dal punto di vista ambientale. Far convivere produzioni di base ed ecologia è possibile.
- va rafforzata la capacità delle imprese di essere filiera produttiva, incrementando le collaborazioni e lo scambio di competenze, valorizzando le dimensioni della logistica e dei servizi innovativi. Per troppo tempo le imprese produttrici, distributrici e utilizzatrici d'acciaio hanno rappresentato realtà separate, frammentate e non comunicanti in un rinnovato ruolo delle associazioni di rappresentanza.

Lo sviluppo di un settore come quello siderurgico richiede di intervenire nella direzione di una riconversione ecologia della produzione e dei consumi. E' un fattore comune a tutti i settori, a partire da quelli della "hard economy", come la siderurgia (ma in genera tutta la metallurgia), la chimica di base, la mobilità, la logistica, la grande produzione energetica, ecc. Questi settori, di cui una moderna economia non può fare a meno, vanno resi il più possibile compatibili e sostenibili con basse emissioni di carbonio e altre sostanze nocive.

In prospettiva la siderurgia italiana deve concentrarsi più sulla qualità delle produzioni, verso tipologie di prodotti a più alto valore aggiunto. Tutto ciò ottemperando a due esigenze quello del ritorno dello Stato azionista e quello della conquista del consenso della città di Taranto verso la nuova Ilva. Più in generale, il governo italiano dovrebbe adoperarsi per superare l'eccessiva frammentazione della siderurgia italiana, a fronte dell'elevato grado di concentrazione che caratterizza i principali concorrenti europei. Si tratta di stimolare gli imprenditori privati di tutta la catena a fare rete e diventare più competitivi per rispondere alle sfide globali. Va superata la situazione figlia di scelte fatte con il processo di privatizzazione degli scorsi decenni, che oggi rivelano tutta la loro miopia.

In conclusione, per il rilancio della siderurgia nazionale la sfida da fronteggiare oggi è duplice: da un lato evitare gli errori del passato, e dall'altro valutare le conseguenze di eventuali acquisizioni aggressive da parte di altri operatori, interessati più a togliere di mezzo i rispettivi concorrenti che a finanziare e gestire ambiziose ristrutturazioni

Urgenza e prospettiva

L'incerto processo di assestamento della siderurgia italiana

L'effetto congiunto dei processi di globalizzazione dei mercati e delle economie e la "grande crisi" che dura dal 2008 hanno pesantemente influito sugli assetti produttivi ed occupazionali della siderurgia europea.

Quello siderurgico è il settore in cui, più di altri, si può concretamente misurare la più profonda e rapida trasformazione geo-economica mai avvenuta: nel 2015 il peso relativo del PIL europeo sul PIL mondiale scenderà dal 18% del 2000 al 15%, mentre la quota dei Paesi extra-UE passerà dal 15% al 29%.

Il consumo di acciaio nell'Unione Europea è sceso, in media, ad un livello inferiore al 30% rispetto al 2007; si sono "tagliate" 20 milioni di tonnellate/anno di capacità produttiva; si sono persi 70.000 posti di lavoro. E tutto ciò ha accentuato i differenziali di competitività interna, aumentando le divergenze tra gli interessi strategici dell'industria tedesca ed il resto dei paesi europei produttori.

E' questa la ragione di fondo per cui, di fronte all'esigenza di una gestione condivisa della sovra-capacità produttiva delle siderurgia europea, ci si è dovuti invece misurare con resistenze crescenti che stanno compromettendo la tenuta e la prospettiva dei sistemi industriali delle aree più periferiche.

L'Italia pur restando il secondo produttore di acciaio in Europa, è ancora dentro ad un processo di assestamento e dagli esiti non scontati.

Se i siti siderurgici di Piombino, Trieste, Terni dopo durissime lotte sindacali sembrano avSalvatore Barone e' responsabile Politiche industriali Cgil nazionale

Gianni Venturi e' responsabile Siderurgia Fiom nazionale viati ad una qualche prospettiva di medio-termine, il complesso siderurgico di Taranto e l'intero Gruppo Riva si ritrova nel pieno di una vicenda complessa e contraddittoria che affonda le sue radici nella più generale crisi del modello di sviluppo del Paese e di vuoto nelle politiche industriali.

Si è dimostrata infatti illusoria l'idea di poter competere nell'arena globale sui volumi e sui costi, immaginando di poter evitare il prezzo che a quella strategia sarebbe stato prima o poi presentato non solo in termini di sostenibilità ambientale, ma di competitività industriale e di penetrazione dei mercati.

Ciò che si è fatto fin'ora, dall'agosto del 2012, non è stato sufficiente ad avviare un riposizionamento del Gruppo in grado di affrontare l'insieme dei problemi strategici, organizzativi e finanziari che, inevitabilmente rinviano al tema degli assetti proprietari, dei capitali, degli investimenti disponibili.

Per questo come Cgil abbiamo ritenuto di condividere la scelta del Governo di ricorrere alla procedura di amministrazione straordinaria con il decreto legge 5 gennaio 2015 n. 1.

Tuttavia l'amministrazione straordinaria rappresenta una scelta in sé non sufficiente. Occorre fornire una cornice ed una sostanza coerente con le finalità e con i contenuti del provvedimento stesso.

In particolare è indispensabile ridurre al minimo i tempi della procedura, definire con certezza risorse, modalità e strumenti di intervento.

Non per un astratto richiamo alla velocità delle decisioni, ma perché è del tutto evidente lo stato di drammatica urgenza in cui si ritrova oggi lo stabilimento di Taranto sia da un punto di vista della continuità produttiva in senso stretto, sia dal punto di vista della responsabilità e della sicurezza della gestione complessiva.

Tanto più se si fa riferimento alla situazione delle aziende dell'indotto ed alle ripercussioni sui siti di Genova e Novi Ligure.

In questo senso nell'Audizione al Senato del 20 gennaio u.s. abbiamo voluto come Cgil indicare quelli che per noi restano punti critici ed altrettante priorità del decreto legge.

La prima questione riguarda la disponibilità effettiva delle risorse necessarie all'attuazione del Piano. Come viene rilevato da più parti il versamento in contabilità speciale ed il successivo utilizzo di somme sottoposte a sequestro penale potrebbe determinare la necessità di interventi finanziari pubblici dedicati, qual'ora all'esito del processo penale il seguestro venisse anche solo parzialmente revocato. La seconda questione riguarda la norma con cui il decreto prevede che il Piano si intende attuato se entro il 31 luglio 2015 siano realizzate almeno nella misura dell'80% le prescrizioni in scadenza in quella data. E' indispensabile chiarire le priorità e la qualità degli interventi che non possono non rimandare a misure strutturali e strategiche (es. la copertura dei parchi minerari e dell'area a caldo). La terza questione riguarda la necessità di una valutazione rigorosa del profilo giuridico e costituzionale della norma con cui si prevede che le condotte in essere in attuazione del Piano non possono dare luogo a responsabilità penale o amministrativa del Commissario Straordinario e dei soggetti da questo funzionalmente delegati. Si tratta di una formulazione che presenta una palese difformità rispetto alle vigenti norme giuridiche sulle responsabilità penali ed amministrative.

Infine, ma non certo per importanza, occorre che durante la procedura di Amministrazione Straordinaria sia garantita, insieme alla continuità produttiva, anche la continuità degli ammortizzatori sociali in essere (Contratti di Solidarietà) per i lavoratori dell'Ilva e che tali condizioni siano estese alle ditte terze ed ai fornitori essenziali ai fini della continuità del processo produttivo stesso.

Più volte abbiamo sottolineato come, dal nostro punto di vista, sia indispensabile prevedere uno spazio ed un ruolo pubblico più incisivo dentro questi processi. Spesso si è voluto equivocare, altre volte non si è proprio compreso il senso di un'esigenza che forse oggi può essere valutata con un qualche equilibrio e con una qualche ragione in più.

Il caso Ilva, in tutta la sua drammatica urgenza, può ancora diventare l'occasione per la ricostruzione di una politica industriale nazionale cui dedicare strumenti e risorse in grado di attirare ed attivare capitali privati in un settore che resta strategico per il Paese.

Taranto e il suo sviluppo

Dopo l'ultimo decreto ILVA la città può pensare al futuro

Taranto da quasi tre anni ha una vertenza aperta sulle questioni dell'ambiente e dello sviluppo, decisiva per i prossimi dieci anni.

Con il settimo decreto sull' ILVA, la città di Taranto ha la possibilità di mettere in moto il suo futuro, in quanto in esso sono stati individuate le misure per dare impulso al porto, al museo, alla valorizzazione delle aree ex demaniali, ormai dismesse della Marina, del patrimonio abitativo della Città vecchia e del suo recupero, integrando l'isola nel corpo della città e del Borgo puntando ad un nuovo modello di sviluppo urbano fondato su cultura, turismo e vivibilità della città, tra i due Lungomari, del Mar Grande e del Mar Piccolo.

Si prevede l'utilizzo della ex Banchina Torpediniere come approdo delle navi da crociera, con l'integrazione delle aree dismesse della Marina per incrementare la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie, mettendo a disposizione dell'Università di Bari i locali per gli istituendi corsi di Ingegneria Ambientale ed Aeronautica. La nuova dimensione della città deve vedere l'armonizzazione del Museo con il Palazzo degli uffici, il Talassografico, la splendida villa Peripato, l'ex Ospedale militare, il Palazzo dell'Arsenale militare, con l'utilizzo delle isole Cheradi San Pietro e Paolo, come luogo di ricerca e innovazione.

Taranto città strategica, nel mezzo del Mediterraneo con le sue Industrie, le sue bellezze storiche ed architettoniche ed il suo territorio urbano; con il Porto che, con il raddoppio del canale di Suez ed un Mediterraneo mare di pace e non di morte e di venti di guerra, deve

Lanfranco Rossi e' Responsabile Siderurgia PD Taranto rappresentare la più importante porta dei traffici dal Sud al Nord e viceversa. Taranto nuova frontiera di una Italia che sappia ridare fiducia alle popolazioni del Sud fortemente provate dalla crisi; capace di dare risposte alle migliaia di disoccupati e giovani, che hanno manifestato il disappunto per le mancate politiche di sviluppo e di ambientalizzazione.

Con il decreto Ilva, attualmente in discussione al Senato, che vedrà la sua approvazione entro il prossimo 6 Marzo, l'Ilva è passata in amministrazione straordinaria ex legge Marzano dal 21 gennaio 2015. Si è aperto un nuovo scontro tra i vecchi proprietari Riva e la magistratura milanese, la quale sta cercando di riportare in Italia i soldi sequestrati alla famiglia, quasi 1.200 milioni di Euro, attualmente depositati nella banca Svizzera UBS di Zurigo. Questi denari sono destinati all'applicazione dell'AIA che ha come data finale Giugno 2016 e rappresentano una importante risorsa per il risanamento ambientale del gruppo siderurgico. Con l'approvazione del decreto si potranno utilizzare 100 milioni della sentenza con la quale i Riva sono stati condannati per Frode Fiscale e altre risorse assegnate per inadempienze commesse dalla stessa famiglia. La Procura di Milano, nell'audizione presso la Commissione Industria del Senato, ha denunciato, che sono stati congelati altri 700 milioni che fanno capo ad Adriano Riva, fratello di Emilio deceduto lo scorso aprile, attualmente nelle banche del principato di Montecarlo e nei trust dell'isola di Jersey.

Un ultimo filone di indagini riguarda le relazioni tra Ilva e Riva Fire, liquidata nei giorni scorsi. Il Rapporto tra le società era regolato da un contratto che prevedeva un'erogazione di circa 150 milioni annui alla controllante Riva Fire, che lo stesso Bondi definiva la "tassa del califfo".

La conversione del decreto metterà la Magistratura di Milano nelle condizioni di recuperare queste ingenti somme di denaro, sottoscrivendo obbligazioni Ilva, emesse dalla procedura assegnando loro la prededucibilità.

Venerdì 13 febbraio a Roma è stato messo un ulteriore punto fermo alla soluzione della Vertenza Taranto ambiente e sviluppo, in quanto con le riunioni, alla Presidenza del Consiglio svoltasi in due momenti differenti, il primo con il Presidente del Consiglio Matteo Renzi, con il suo consigliere Andrea Guerra, il Vice Ministro allo sviluppo economico, Claudio Devincenti e i relatori del decreto, per il Senato Salvatore Tomaselli e per la Camera dei Deputati Michele Pelillo; nel pomeriggio il Governo con Il Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Graziano Delrio, il Ministro dello Sviluppo Economico Federica Guidi, la Sottosegretaria al Lavoro Teresa Bellanova, Il Sindaco di Taranto ed il Presidente della Provincia, i rappresentanti sindacali, il Presidente degli industriali di Taranto Enzo Cesareo, per dare una risposta in particolare ai problemi creati dalla crisi Ilva all'indotto. Il Governo, confermando la convinzione che il nuovo assetto dell'Ilva sarà a vantaggio dei dipendenti Ilva e dell'indotto, sta lavorando per risolvere il tema dei fornitori del gruppo, riattivando alcuni affidamenti bancari, le risorse rivenienti da Fintecna, ed un finanziamento ponte di 400 milioni che sarà erogato dalla Cassa Depositi e prestiti, con la garanzia dello Stato. Presso il Ministero dell'Economia e Finanze, sarà istituito un Fondo a copertura della garanzia statale per l'indotto e i trasportatori.

Da tre anni, la città di Taranto, insieme con il suo complessivo territorio, vive con la volontà di difendere il bene comune, la realizzazione del progetto di Ambientalizzazione e Industrializzazione, capace di ridare speranza e fiducia nelle Istituzioni e nella politica. Quest'ultima, che pure ha commesso degli errori, da tre anni sta cercando con tutte le sue forze di ridare dignità e moralità ad una città provata, che mai si è arresa e cerca, con la propria forza di volontà, di rialzare la testa con il concorso di tutti coloro, che credono in un futuro migliore, degno di essere raccontato a tutti.

Gli altri numeri on-line

Disponibili su www.lavorowelfare.it

1	Gennaio 2014	Un decalogo per il Jobs Act
2	Febbraio 2014	Cantiere Previdenza
3	Marzo 2014	La CIG Cos'è, come funziona, chi la finanzia, come si può riformare
4	Aprile 2014	Il Decreto lavoro Opinioni a confronto
5	Maggio 2014	Il Decreto lavoro Il testo del Governo e le modifiche di Camera e Senato a confronto
6	Maggio 2014	L'intervento fiscale del governo sul lavoro
7	Giugno 2014	Garanzia Giovani
8	Luglio 2014	Pianeta Previdenza
9	Settembre 2014	Il Modello tedesco
10	Ottobre 2014	TFR in busta paga?
11	Dicembre 2014	Come cambia il mercato del lavoro
12	Gennaio 2015	Le politiche attive del Lavoro tra Stato e Regioni

Lavoro&Welfare

Hai letto tutto?



Approfondimenti, analisi, opinioni. Ogni mese.

On-line su www.lavorowelfare.it

