

**Tavoli & vertenze** Da Tim a Piaggio Aerospace, Bekaert e Bombardier Quanti e dove sono i dipendenti che rischiano il posto l'anno prossimo

# Un Natale di crisi aziendali: tremmano 190 mila lavoratori

» ROBERTO ROTUNNO

Il 17 dicembre, circa 40 operai della **Dm Elektron** di Buja (Udine) hanno bloccato la fabbrica per non permettere ai camion di prelevare i macchinari e portarli nello stabilimento in Romania. Temendo fosse il preludio alla delocalizzazione, sono rimasti in presidio fino a quando l'azienda non ha mandato la polizia. La proprietà si è lamentata per il "danno d'immagine" che sarebbe scaturito dalla mobilitazione, negando l'intento di lasciare l'Italia e licenziare i 130 dipendenti friulani. Ma il piano industriale presentato ai sindacati garantisce la produzione solo fino a giugno 2019, poi non si sa. "I lavoratori sono tornati in servizio - spiega David Bassi della Fiom di Udine - ma ci chiediamo per quale motivo, se non intendono chiudere, non hanno sostituito gli impianti rimossi". Anche per tutti questi addetti sarà un Natale di ansia per il futuro.

**AL MINISTERO** dello Sviluppo economico, le crisi aziendali nate da delocalizzazioni sono 31. In totale, i tavoli aperti in via Vittorio Veneto sono 144 e coinvolgono 189 mila lavoratori. Un dato aggiornato a luglio: da allora, l'unica novità rilevante è l'esito positivo

della vicenda **Ilva**, con garanzie per i 13.500 dipendenti (10.700 assunti subito, incentivi alle dimissioni o riassunzione nel 2025 per gli altri). A parte questa, le altre situazioni complicate sono ancora senza soluzione. Il destino di **Alitalia**, per esempio, è ancora incerto. Ci sono le offerte dell'intercontinentale Delta e della *low cost* EasyJet, più l'interesse di Lufthansa, e si attendono i dettagli sull'intervento pubblico prospettato dal governo. Oggi i dipendenti sono 11 mila, 1.500 in cassa integrazione. Difficile trovare una strada senza impatto sui posti di lavoro. "Il ministro Di Maio - avverte Fabrizio Cuscito della Filt Cgil - ha detto che farà di tutto per minimizzare l'impatto, ma non ha assicurato zero esuberanti".

A proposito di privatizzazioni finite non benissimo, c'è preoccupazione per il futuro di **Tim**. Su quasi 50 mila dipendenti, 4.500 sono già oggi di troppo. L'obiettivo è sfoltire con pre-pensionamenti pagati dall'azienda. Intanto, solidarietà fino a giugno 2019, ma ad aggravare lo scenario potrebbe essere la separazione della rete fisica dalla parte commerciale dell'azienda. Un'ipotesi dibattuta tra favorevoli e contrari; tra questi ultimi ci sono i sindacati. "Se separiamo le due anime - dice

Marco Del Cimmuto della Slc Cgil - resterebbero quasi in 30 mila solo nell'area commerciale. Impossibile mantenerli tutti senza le economie di scala generate dalle reti. Per noi gli esuberanti potrebbero arrivare a 20 mila".

L'industria italiana, a differenza del terziario, non è ancora stata invasa dalla galassia di contratti precari, ma gli scenari di mercato e le delocalizzazioni creano ugualmente incertezza sul futuro di molti addetti. Decine di imprese metalmeccaniche sono in crisi. Alla **Bekaert** di Figline Valdarno (Firenze) è stata attivata la cassa integrazione per cessazione, di recente reintrodotta dal governo. In 62 hanno già lasciato l'azienda; i 256 rimasti sperano in una reindustrializzazione da parte dei soggetti interessati a subentrare. Una zona molto colpita è la Liguria. Nel Savonese, la **Piaggio Aerospace** è entrata in amministrazione straordinaria per la mancata conferma, da parte del governo, di una commessa di droni da difesa da 766 milioni. Oggi si ragiona sull'ipotesi di usare quei soldi per acquistare mezzi civili; nel frattempo a tremare sono 1.200 lavoratori.

Poco distante, c'è la **Bombardier** di Vado Ligure, che produce treni. Qui l'attività è garantita solo da una linea di

locomotive merci, ma l'ordine potrebbe saltare per ritardi. "Rischiano in 530 - afferma Andrea Mandraccia della Fiom di Savona - Per salvarli il governo deve sbloccare una commessa sull'alta velocità e favorire un accordo con Hitachi per partecipare alla produzione di treni regionali".

**IL SETTORE** automotive è tutto un'incognita. **Fca** ha presentato il piano industriale, ma partirà almeno tra un anno e mezzo. Nell'immediato, bisogna gestire gli stabilimenti con gli ammortizzatori sociali in scadenza, come Pomigliano e Mirafiori. L'avvento dei veicoli elettrici, poi, rischia di cogliere impreparati i fornitori, spingendo il Lingotto a rivolgersi a imprese straniere e mettere a rischio decine di migliaia di posti in Italia. A Termini Imerese 700 operai aspettano di essere riassorbiti dalla **Bluetec**, che ha promesso un progetto di rilancio finora mai decollato. Situazione simile per l'*Industria italiana autobus* (tra Avellino e Bologna). L'11 dicembre si attendeva l'ingresso di Ferrovie dello Stato nell'azionariato, ma così non è stato e ora la società è per il 70% in mano a un'azienda turca. I 450 lavoratori passeranno il Natale a sperare che dietro la ricapitalizzazione ci sia la volontà di rimettere in moto la produzione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA