

Imprese & Territori

880 milioni

+14% PER MAGGIO (DESPAR)  
Con oltre 880 milioni di ricavi Maiora (Despar Centro-Sud) cresce del 14% sul 2019, un + 21% dell'ebitda e 28% del utile netto. Assunti: 390 addetti

CONTOTERZISTINI AGRICOLTURA  
Rinnovato il contratto dei contoterzisti in agricoltura. L'Intesa, dicono Fai, Fla e Uila, riguarda 30mila addetti e prevede un aumento di 85 euro.

# Government in campo per la Gkn: il 15 luglio al Mise tavolo con la multinazionale

## Crisi aziendali

Il gruppo assicura sulla correttezza delle procedure

Faro sulla Vitesco di Pisa (niettori), annunciati 750 esuberi su 950 addetti

## Silvia Pieracini

Un incontro in videoconferenza, convocato per giovedì 15 luglio dal vice-ministro dello Sviluppo economico Alessandra Todde, proverà ad affrontare una delle più complicate crisi aziendali del post-pandemia: il licenziamento a sorpresa, avvenuto pochi giorni fa, di tutti e 422 dipendenti della Gkn Driveline Firenze, la fabbrica che produce semiasse per Stellantis e per altre case automobilistiche, che quattro anni fa aveva fatto rilevanti investimenti in Industria 4.0 tanto da diventare un modello per i 30 stabilimenti della sua divisione.

Intanto il ministro del Lavoro, Andrea Orlando fa sapere: «Io avuto un colloquio telefonico con la Gkn ho chiesto che nella crisi sia stata la garanzia prevista dalla legge, quindi l'avvio del confronto con le parti sociali. I vertici dell'azienda mi hanno dato garanzie in questo senso. Al tavolo Mise parteciperanno il Lavoro, i sindacati, le Istituzioni locali e i rappresentanti di Gkn Firenze, di Gkn Automotive e di Mercedes, il Houma inglese che controlla la multinazionale e che già a febbraio aveva annunciato la chiusura dello stabilimento Gkn di Birmingham, in Inghilterra.

La volontà di dismettere la sede di Campi Bisenzio (Firenze), da sempre caratterizzata da difficili relazioni sindacali, è stata spiegata dall'azienda con la crisi del settore automotive, colpito dalla contrazione dei volumi e alle prese con la transizione verso l'elettrico. Gkn Driveline Firenze, che nel 2019 ha fatturato 136 milioni di euro (-9,5%) con una perdita di 3,5 milioni, di fatto non è considerata più "sostenibile" dall'azienda. Infatti la fabbrica fiorentina aveva guadagnato 1,6 milioni, nel 2017 l'era stato di 30,2 milioni. Le previsioni di fatturato per il 2022, secondo l'azienda, sono di 71 milioni, praticamente dimezzate rispetto al pre-Covid. Ora il timore di tutti, a Firenze, è che la vicenda Gkn diventi una fotocopia della Bekaert, la multinazionale belga che a Finegale Valdarno produceva rinforzi in acciaio per pneumatici e che a fine 2020 ha chiuso lo stabilimento e trasferito la produzione in Est Europa mandando a casa 318 lavoratori. Un centinaio, dopo due anni e mezzo di promesse, proclami e cabine di guerra, è ancora senza lavoro.

Istituzioni e sindacati stanno provando a far sì che il sindaco di Campi Bisenzio sia visitato da un gruppo di mezzai pesanti nell'area Gkn per evitare che siano portati via i macchinari, il presidente toscano Eugenio Gianfranceschi contribuiti pubblici erogati a Gkn (dalla Regione) e al suo cliente Stellantis (dal Governo); la Fiom-Cgil ha chiesto che il tavolo di lavoro si svolga in Prefettura a Firenze, e non in videoconferenza, alla presenza dei ministri dello Sviluppo economico e del Lavoro.

Ma tutti sanno che Gkn potrebbe segnare l'avvio di una crisi automotive che, anche in Toscana dove il settore conta un centinaio di aziende e circa 50mila dipendenti, rischia di avere effetti pesantissimi. Il primo osservatorio speciale è la ex-Continental oggi Vitesco, che produce iniettori per motori termici in due fabbriche e presso San Piero a Gattola e Fauglia con 950 addetti. La proprietà multinazionale ha annunciato da tempo 500 esuberi negli stabilimenti asiatici a partire

dal 2024 (ed entro il 2029) che si legge alla decisione di uscire dal comparto della "combustione". L'azienda ha in mente progetti alternativi per riconvertirsi ai componenti per settori diversi come l'idrogeno, ma il dialogo con Regione Toscana e ministero dello Sviluppo economico non ha finora prodotto risultati, anche perché l'operazione si lega alla trasformazione dell'intero settore automotive e agli incentivi che saranno previsti (anche nel PNRR) per realizzarla.

Intanto proprio ieri i vertici di Vitesco hanno incontrato i sindacati e Confindustria per cercare soluzioni alla mancata riconferma di 139 lavoratori in staff leasing a causa della riduzione dei volumi produttivi per scarsità di serboiduttori. Si è deciso la creazione di un tavolo tecnico per cercare loro impieghi in altre aziende, ed accelerazione della transizione green è stata potente e quasi inaspettata - spiega

Riccardo Lanzara, direttore scientifico di Movet, associazione che riunisce una ventina tra Università e aziende toscane dell'automotive - e a livello istituzionale sono state trascurate le conseguenze. Il vero problema sono gli investimenti grandiosi che saranno necessari per riconvertire le tecnologie di processo, cosa che richiederà molto tempo. Ma il tempo manca: «Le realtà più solide nell'automotive, anche in Toscana, sono quelle che accanto alle unità manufacturing hanno sviluppato centri di ricerca eccellenti a livello mondiale - aggiunge Lanzara - come Magna Closure, che produce sistemi di chiusura e impiega 600 addetti, e Pierburg Pump, che fa pompe a olio e impiega 270 di cui 60 nella R&D. Per altri la situazione è, e sarà, molto difficile perché l'auto elettrica ha bisogno di meno componenti e di meno lavoro».



## VEETURE DI LUSSO

### Ferrari, confermata Equal salary Un libro sulla Monza Sp1/Sp2

Confermata per Ferrari la certificazione Equal salary (equità retributiva), estesa anche a Ferrari North America. Intanto, la Casa del Cavallino rampante ha annunciato

il lancio di un libro unico dedicato alla Monza Sp1/Sp2, la prima della serie Iona. «Un'auto molto particolare» dichiara Flavio Manzoni, Chief Design Officer di Ferrari.

## Automotive, per la filiera scatta la sfida riconversione

### Mobilità green

Anfia: la produzione in Italia non è tornata ai livelli pre Covid (-7,2%)

## Filomena Greco

L'Italia è un paese produttore ed esportatore di motori endotermici, diesel e benzina. E per mantenere le sue filiere ha bisogno di almeno un milione di auto in produzione, mentre ne fa poco più di mezzo milione. Tutto questo pone un tema sulla futuro di una parte della filiera automotive destinata a trasformarsi, di pari passo con la crescita della mobilità elettrica. La vicenda della Gkn - nello stabilimento si producono semiasse e giunti necessari alla trasmissione delle energie prodotta dal motore - racconta di come una parte della componentistica auto, connessa al comparto engine, dovrà affrontare una fase di riconversione e investire per adattarsi alla svolta elettrica della mobilità. Ed è quanto un paese con volumi produttivi al limite rischia di perdere parte delle imprese dell'indotto.

L'Italia dell'auto dunque ha un duplice problema: la necessità di governare i processi di riconversione industriale per la parte di indotto che si occupa di motori, accanto al problema dei volumi produttivi di autoveicoli. Per l'indu-



## DALLO SMART WORKING ALL'ENGAGEMENT, LE IMPRESE A CACCIA DI SOLUZIONI

Lavorare a distanza per contenere i rischi legati al Covid è stato un evento disruptivo e ha rappresentato non soltanto una sfida in termini di sicurezza informatica, ma anche un vasto e rapidissimo cambiamento nei termini di cultura del lavoro e delle risorse umane.

Un sondaggio Variazioni condotto dopo il lockdown del 2020 tra circa 15.000 dipendenti privati in Italia indicava che oltre l'85% ha vissuto l'improvviso passaggio al telelavoro bene e addirittura molto bene. Un'altra rilevazione, condotta dal Politecnico di Milano, segnalava l'esistenza di problemi come difficoltà a conciliare tempi di lavoro e privati, ansia da iperconnessione e senso di isolamento rispetto alla propria organizzazione. Ma anche la scelta del 70% delle grandi aziende di ampliare il futuro ricorso al lavoro agile, grazie anche all'aumento delle competenze digitali dei dipendenti.

Per l'Italia è dunque una grande opportunità di potenziare lo smart working. E tutto ciò rappresenta anche una rivoluzione nei paradigmi HR: gli esperti HR diventano le guide del cambiamento, indicando alle aziende la strada della digitalizzazione e la nuova cultura delle persone.

Cambia il rapporto con gli spazi fisici. Lo smart working prevede una presenza flessibile in ufficio: per questo bisogna organizzare l'uso di scrivanie, stanze e sale riunioni grazie alla prenotazione a distanza. E anche gestire la sicurezza nell'accesso.

La comunicazione tra azienda e collaboratori si trasforma in un flusso continuo di informazioni in entrambi i sensi, utilizzando anche app che consentono di ricevere immediatamente le circolari, di accedere ai cedolini e inserire richieste di permessi e ferie. In soccorso dell'HR viene sempre più spesso anche l'intelligenza artificiale, con algoritmi e funzionalità di machine learning che consentono di velocizzare l'analisi del curriculum, di aiutare a prevedere la forza lavoro necessaria, di pianificare meglio i turni.

La pandemia ha trasformato il modo di lavorare.

Per le risorse umane è una vera e propria rivoluzione, ma esistono già soluzioni tecnologiche innovative.

I segnali che arrivano dalle aziende sono significativi.

Ne è un esempio l'indagine condotta dall'Osservatorio HR di Zucchetti, azienda leader in Italia per la fornitura di software, hardware e servizi. Grazie alle indicazioni uscite da una survey dell'estate 2020 a cui hanno partecipato 710 aziende, è stata sviluppata e ottimizzata un'offerta di soluzioni cloud e mobile per agevolare questa Human Revolution, che comprende quattro piattaforme - HR Smart, HR Infinity, HR Project ed HR Next - che impiegano l'IA applicata al recruiting e allo smart working, assistenti virtuali avanzati, nonché tecnologie mobile e molti altri strumenti innovativi.



Il software che crea successo

Nei primi mesi del 2021 la quota del diesel è calata al 23,8% dal 34,7% dell'anno precedente

stria automotive il punto di equilibrio è rappresentato dalla capacità di produrre almeno un milione di autoveicoli. Tra gli ultimi anni ha prodotto poco più di mezzo milione di auto e quest'anno il trend rilevato dall'ultimo report della Finc - cioè dagli stabilimenti Stellantis in Italia - parla di una quota inferiore di almeno il 20% rispetto al 2019.

Il settore automotive, penalizzato pesantemente l'anno scorso non solo dal calo della domanda di mercato ma anche dalla chiusura delle attività produttive tra marzo e aprile, è ripartito nel 2021 ma a differenza di altri settori manifatturieri non è ancora tornato ai livelli pre-Covid. L'ultimo dato, elaborato dall'Anfia, l'Associazione delle imprese della filiera automotive, risale al mese di maggio: la produzione dell'intero comparto automotive italiano è cresciuta del 71,8% su maggio 2020 ma cede del 14,5% su maggio 2019, mentre nei primi cinque mesi del 2021 il gap italiano rispetto all'area pre-Covid è del 7,2%.

Anche in un anno nero come il 2020 per l'automotive, la banca commerciale di componenti italiani è stata positiva per quasi 5 miliardi e mezzo. E i motori rappresentano il 25% delle esportazioni italiane del settore, la seconda voce dopo quella dei componenti meccanici per un valore complessivo pari a 3,2 miliardi di euro - un saldo attivo di 850 milioni. I trend legati a doppia mandata alle scelte industriali di Stellantis che in Italia ha tre stabilimenti motori - Pratola Serra, Cerreto e Terni - ma anche all'andamento del mercato, che registra, in Italia come in Europa, un progressivo ridimensionamento attivo di motori diesel e benzina sulle immatricolazioni. Nel primo semestre dell'anno le alimentazioni diesel erano a quota 29,8% (ex 34,7% nella prima metà del 2020), le alimentazioni a benzina mantengono quota 32%.