CGIL

FIOM-CGIL

CGIL Nazionale e FIOM-CGIL Nazionale

Proposte per il settore *automotive*

In tutto il mondo, il settore *automotive* è al centro di un processo di cambiamento strutturale, innescato dal combinato disposto della avanzante digitalizzazione, dell'automazione e delle nuove tecnologie nei sistemi produttivi, della risposta alle questioni della sostenibilità ambientale e del cambio climatico e di mercato. Le conseguenze della pandemia da Covid-19 hanno accelerato e accentuato le ragioni del cambiamento e richiedono l'impegno di tutti i soggetti interessati – le imprese, i lavoratori, le autorità politiche e di governo – per una trasformazione positiva dell'intero settore e per affermare una nuova idea di mobilità.

È un impegno necessario perché l'insieme dell'*automotive* occupa in Europa 14,6 milioni di occupati, di cui 1,2 milioni in Italia, mentre gli addetti alla produzione di autoveicoli e all'industria dei componenti sono 2,6 milioni in Europa, di cui 280.000 in Italia. Si tratta, dunque, di un settore che rappresenta una delle colonne portanti dell'industria italiana che, oltre alla produzione diretta di veicoli e mezzi di trasporto, alimenta una importante domanda di fornitura di acciaio e metalli, di prodotti plastici e tessili, di vetro, di componenti elettronici e altre materie prime. Intervenire sull'*automotive* significa, quindi, agire su gran parte dell'industria manifatturiera italiana.

Il versante della sostenibilità ambientale e delle trasformazioni industriali e tecnologiche del settore è senza dubbio il più impegnativo. Il sistema dei trasporti è responsabile del 27% delle emissioni di gas climalteranti in Europa. L'Unione Europea ha deciso di fissare a -55% l'obiettivo di riduzione delle emissioni entro il 2030. Inoltre, le autorità europee stanno valutando di fissare al 2035 l'obiettivo delle zero emissioni per i veicoli venduti da quella data in poi. È evidente che la transizione verso veicoli elettrici e verso propulsori alternativi ai motori a combustione interna avrà una velocità più rapida di quanto sinora ipotizzato. La transizione è spinta anche dagli obiettivi specifici della strategia europea per la mobilità intelligente e sostenibile. Secondo l'Unione Europea entro il 2030 almeno 30 milioni di auto a zero emissioni dovranno circolare sulle strade europee, almeno 100 città europee saranno climaticamente neutrali, la guida autonoma sarà sviluppata su larga scala. Entro il 2050 tutte le auto e tutti i furgoni, gli autobus e i veicoli pesanti dovranno essere a zero emissioni.

Molti Paesi produttori hanno realizzato politiche specifiche di investimento attraverso piani nazionali di sostegno all'industria dell'*automotive* in tre punti fondamentali: ricerca-sviluppo e produzione, componentistica e incentivi alla domanda. Il nostro Paese sconta una assenza di iniziative organiche sul settore.

Il tavolo sull'*automotive* promosso dal governo dovrà individuare le linee di indirizzo industriale che permettano al settore di partecipare da protagonista al raggiungimento degli obiettivi del Green Deal europeo, oltre alla salvaguardia e alla crescita dell'occupazione. Rispetto a quegli obiettivi, c'è molta strada da fare sia in Europa sia in Italia. Infatti, l'Italia è ormai all'ottavo posto come produttore di auto in Europa ed è in ritardo sulla mobilità elettrica.

L'UE ha l'obiettivo di 3 milioni di punti di ricarica pubblici nel 2030 ma ad oggi ne esistono solo 224.000. Tuttavia, il 70% dei punti di ricarica esistenti è concentrato in tre soli paesi: l'Olanda, la Francia e la Germania. L'Italia, che con poco più di 13.000 punti di ricarica è al quarto posto in Europa, è molto lontana dai 45.000 della Germania e dai 46.000 della Francia. Gli studi più recenti relativi al grado di prontezza alla transizione verso la mobilità elettrica da parte delle imprese costruttrici europee (si veda, in particolare, lo studio di Transport&Environment) indicano come, su una scala da 0 a 100, il principale gruppo automobilistico presente in Italia si collochi intorno a 45, mentre il principale produttore tedesco e il principale produttore svedese sono oltre 70. Il grado di prontezza è calcolato in base alle vendite di auto elettriche a batteria, alle previsioni di produzione al 2025, agli annunci pubblici di *phase-out* al 2030, alla strategia di produzione di batterie, alle infrastrutture di ricarica, alle piattaforme dedicate per i veicoli elettrici: i produttori europei hanno investito da tempo su modelli elettrici e ibridi, mentre in Italia scontiamo un significativo ritardo che ha messo in sofferenza tutto il settore, con i lavoratori spesso in ammortizzatori sociali.

Il tavolo sull'*automotive* dovrà indicare il percorso per recuperare il divario che oggi, rispetto al contesto europeo e internazionale, si registra sia per la debolezza del sistema industriale che per l'insufficiente infrastruttura nazionale.

A tale scopo, occorre potenziare gli investimenti e la ricerca industriale pubblica e privata sostenendo le eccellenze universitarie e gli enti di ricerca anche privati, a partire dalla mobilità elettrica ma anche sulla guida autonoma e sui sistemi di sicurezza. Inoltre è necessario sostenere la ricerca di una gamma più ampia di tecnologie: idrogeno, biometano, biocarburanti avanzati. Così come è necessario, nella fase di transizione fino al 2035, lavorare per ridurre ulteriormente l'impatto dei propulsori tradizionali. È altresì opportuno che l'Italia accresca il proprio tasso di partecipazione alle strategie e alle iniziative delle diverse alleanze europee che hanno riflessi sul settore *automotive*, ossia le alleanze sulle batterie, sull'idrogeno, sulle materie prime, sulla plastica.

Altro tema da affrontare è quello relativo alla trasformazione digitale dell'*automotive*, che comporta la necessità di definire una strategia industriale rispetto alle infrastrutture di gestione e di controllo dei dati. Il trasporto e la mobilità digitali richiedono capacità di fornire componenti elettronici chiave, a partire dai semiconduttori e dai microchip, la cui scarsa disponibilità rappresenta oggi un grave problema. L'autonomia nella produzione e nell'approvvigionamento di questi componenti deve essere un elemento centrale nelle attività e nelle iniziative del tavolo sull'*automotive*. Allo stesso modo, va perseguita la capacità dell'industria italiana di giocare un ruolo di primaria importanza rispetto alla produzione quantitativamente e qualitativamente elevata di batterie di nuova generazione, a partire dalle batterie elettriche. E' fondamentale un coordinamento tra MIT e MISE per garantire la localizzazione nel nostro paese di *gigafactories* dedicate a tali produzioni. Il tavolo *automotive* dovrà, inoltre, porre attenzione alla costruzione di una strategia per l'economia circolare nel settore, favorendo il riciclo di materiali e componenti e la gestione sostenibile di tutte le fasi produttive, accompagnando la fase di transizione delle aziende di componentistica e degli stabilimenti di assemblaggio le cui produzioni sono legate alla propulsione endotermica, in particolare diesel, garantendo l'occupazione a partire dalle tante crisi industriali aperte presso il MISE come Bosch, Denso, Blutec, per citarne alcune.

Punto essenziale della nuova strategia nel settore dovrà essere un piano nazionale di formazione e riqualificazione dei lavoratori dell'*automotive*, per metterli nelle condizioni di padroneggiare e non subire la transizione e i suoi effetti e per costruire livelli di competenze adeguati. Un piano che permetta anche la rigenerazione dell'occupazione nel settore con l'accompagnamento alla pensione senza penalizzazioni economiche e l'assunzione di giovani lavoratori e che dia

alle parti strumenti idonei al perseguimento degli obiettivi. Nella definizione degli interventi di sostegno alle imprese, andrà valutata positivamente la loro capacità di investire sui lavoratori e sui loro saperi. Più alta sarà quella capacità, con la corrispondente valorizzazione dell'apporto dei lavoratori al miglioramento del processo produttivo e della partecipazione al processo decisionale, più consistente potrà essere il sostegno finanziario alle imprese. In generale, le misure di aiuto alle imprese dell'*automotive* dovrebbero essere graduate privilegiando gli interventi che cambiano il modello di business, che realizzano significativi processi di innovazione, che aumentano competenze e capacità digitali delle aziende, che accorciano e riavvicinano la catena di fornitura e che garantiscono una buona occupazione alla luce della competizione apertasi tra le catene di fornitura di PSA e FCA.

Sul piano degli interventi strutturali, è necessario che si dia avvio a un nuovo programma di sostituzione del parco veicoli pubblici e privati in Italia, con l'obiettivo di avvinarci in maniera consistente alla neutralità delle emissioni e, allo stesso tempo, ottenere una maggiore sicurezza nella circolazione stradale.

Prioritario è il rilancio degli investimenti sulla produzione di autobus in Italia, che ricapitalizzi l'azienda partecipata pubblica e garantisca le risorse necessarie alla elettrificazione. Gli incentivi al rinnovo del parco veicoli, attraverso l'acquisto di nuovi mezzi di trasporto, dovranno favorire maggiormente le fasce di popolazione con redditi più bassi. Il rinnovo del parco veicoli deve costituire una priorità per i mezzi del trasporto pubblico, i mezzi commerciali e pesanti, i taxi, le flotte pubbliche e aziendali.

Il tavolo *automotive*, infine, può essere la sede per affrontare il tema della presenza pubblica in Stellantis, considerata l'attuale situazione di disequilibrio determinata dalla partecipazione del governo francese al capitale azionario del gruppo, in assenza di analoga presenza italiana.

In conclusione, riteniamo necessario individuare, con la partecipazione dei ministeri competenti, tavoli di confronto per gli investimenti del PNRR sulla transizione industriale dell'*automotive*, con obiettivo di raggiungere i target europei, valorizzando il lavoro.

Proposte per l'organizzazione del tavolo

L'obiettivo del tavolo è arrivare a definire accordi di politica industriale che diano strumenti per accompagnare la trasformazione e garantire e accrescere l'occupazione nel settore. Per questo sono necessari:

- la ri-convocazione del tavolo specifico su Stellantis, con la partecipazione di azienda, sindacati, governo e enti locali interessati, anche alla luce della richiesta delle organizzazioni sindacali di categoria per un accordo di garanzia sul piano industriale e occupazionale pluriennale;
- un gruppo di lavoro specifico sull'industria della componentistica e sulla trasformazione digitale e ambientale, con la partecipazione delle imprese e delle loro strutture di rappresentanza e dei sindacati di tutti i settori coinvolti.