



CONFEDERAZIONE
GENERALE
ITALIANA
DEL LAVORO

Il tema di questa audizione informale, per la quale la CGIL ringrazia la 10ª Commissione del Senato, è cruciale perché siamo consapevoli che non di sola tecnologia della propulsione si tratta.

Il settore automotive è sottoposto ad un processo di trasformazione tecnologica epocale.

Col mutare della tecnologia, necessario a perseguire l'obiettivo del rapido abbattimento delle emissioni inquinanti su scala planetaria, muta l'idea stessa del prodotto e della mobilità.

Tempi e contenuti di questa trasformazione non possono essere appannaggio esclusivo del mercato, impongono un “governo politico” della transizione capace di orientarla, sul piano dell'offerta come su quella della domanda.

L'Italia è in grave ritardo. Come colmarlo è il problema del presente.

La sfida della sostenibilità, con le tecnologie, chiama in causa direttamente il lavoro, la prospettiva delle centinaia di migliaia di lavoratrici e lavoratori che rappresentano il cardine delle politiche industriali necessarie.

Da loro bisogna partire, a loro si deve arrivare.

Di cosa parliamo? Di un settore che in Europa dà lavoro a tredici milioni di persone.

Francia e Germania hanno già predisposto politiche industriali di settore per governare la transizione, incentivare gli investimenti, tutelare il lavoro. E, per quanto riguarda l'elettrico, hanno stretto un'alleanza per la creazione di un consorzio per la produzione di batterie.

L'Italia, per la scelta operata da FCA, ne è sostanzialmente fuori, concentrandosi sul solo assemblaggio di tecnologie acquistate altrove.

Questa è la prova del rischio, paventato da autorevoli membri della Commissione Europea, che corriamo circa l'accentuarsi dei processi di divergenza nell'economia del continente anche per effetto delle politiche messe in atto per uscire dalla crisi determinata dalla pandemia.

Lo rileviamo perché le scelte di politica industriale del Paese necessitano essere pienamente inserite in un quadro di politiche industriali europee.



In Italia il settore occupa 1.200.000 lavoratori, di cui 260.000 nel manifatturiero. La capacità installata è di 1.500.000 autoveicoli. I dati OICA ci dicono che nel 2018 l'Italia ha prodotto meno di 700.000 vetture.

La situazione è segnata da forti ritardi negli investimenti, mentre massiccio è il ricorso agli ammortizzatori sociali in tutti gli stabilimenti FCA e CNH.

L'elettrificazione dell'auto potrebbe portare ad una riduzione degli addetti, rispetto al motore endotermico, del 30%.

La parabola industriale del settore ha seguito quella del produttore unico nel nostro Paese.

La fusione tra FCA e PSA segnerà, inevitabilmente, la prospettiva.

Quella delle due case automobilistiche è una scelta **necessaria** in un frangente di grande trasformazione del mercato e della produzione.

Ma gli interessi nazionali non possono essere garantiti dalle sole dinamiche del mercato, peraltro in profondo mutamento qualitativo e quantitativo dal lato della domanda e segnato dalla riduzione delle esportazioni verso quei paesi, come la Cina, un tempo importatori. L'integrazione di tecnologie e rete commerciale, che sottende l'operazione di fusione, rischia di mal conciliarsi con l'obiettivo di consolidare e rilanciare la produzione nazionale se non accompagnata da chiare scelte di localizzazione produttiva di FCA, da investimenti in tecnologia e per favorire l'internazionalizzazione dell'intera filiera, da investimenti pubblici dello Stato capaci di tenere il passo degli altri Paesi industrializzati europei, Francia e Germania in testa.

La produzione dell'intero settore in Italia è fondamentale per la nostra economia e va tutelata nel suo insieme.

Su questo quadro, in sé critico, si abbattono le conseguenze economiche della pandemia.

La **crisi Covid 19** accelera e muta la transizione già in atto sul piano delle tecnologie, della sostenibilità del prodotto, di una nuova idea della mobilità, ma anche della divisione internazionale del lavoro. Accelera, perché nelle crisi le innovazioni tecnologiche rappresentano il traino della ripresa. Muta, perché non sappiamo ancora come inciderà sulla mobilità delle persone e delle merci.

Se poi consideriamo, come dobbiamo, che l'automotive è un crocevia essenziale per altri segmenti produttivi (dalla produzione di acciaio, alla plastica, fino al settore informatico), avvertiamo l'urgenza di affrontare i ritardi accumulati. Il nostro obiettivo, allora, deve essere quello di prendere questo nostro **patrimonio** (fatto di capacità installata, ricerca, capacità tecnica, lavoratori), in difficoltà ma importante, ed accompagnarlo nella transizione verso la *nuova mobilità*.

Si tratta di concepire un'operazione complessa, che richiede una pluralità di interventi, sul lato del prodotto, delle modalità di produzione, della



riorganizzazione della filiera produttiva; e della *valorizzazione* dei lavoratori, attraverso una importante azione di riqualificazione delle conoscenze e di diminuzione dell'età media. E occorre farlo in un quadro di nuova politica industriale europea da mettere in campo, necessaria per reggere la concorrenza che viene da Cina e USA.

La propulsione elettrica non deve precludere il ricorso e lo sviluppo di altre tecnologie, quali l'ibrido e l'idrogeno. Nonostante l'accelerazione impressa da grandi produttori e da intere nazioni, infatti, sussistono questioni rilevanti da risolvere in materia di approvvigionamento, smaltimento, fabbisogno energetico che ci indicano una transizione non breve verso il pieno dispiegarsi della trazione elettrica. E nella transizione, fermo restando gli obiettivi di abbattimento delle emissioni nocive, il ricorso alla combinazione delle diverse soluzioni tecnologiche disponibili e ai bio-carburanti permetterebbe al contempo di valorizzare l'attuale struttura industriale e di rendere sostenibile l'impatto sul fabbisogno energetico nazionale.

A causa del crollo della domanda conseguente alla emergenza Covid 19, nel trimestre marzo-maggio 2020 le immatricolazioni rispetto allo stesso periodo del 2019 sono diminuite in Italia del 77%, con un quasi totale azzeramento delle vendite ad aprile, ed un dimezzamento delle immatricolazioni a maggio 2020 rispetto a maggio 2019.

Per affrontare la situazione che si è venuta a determinare, occorre che si realizzino rapidamente alcune cose: innanzitutto, riprendere il confronto in sede di Governo tra soggetti economici, sociali ed istituzionali con l'obiettivo di arrivare ad un accordo sulle politiche industriali per il rilancio del settore ed il governo della fase di transizione; in questo quadro, una riforma degli ammortizzatori sociali connotata da un forte ruolo della formazione e capace di garantire il necessario sostegno al reddito dei lavoratori; un massiccio intervento anticiclico fondato sulla domanda pubblica che punti, ad esempio, sul radicale rinnovo dei mezzi del trasporto pubblico locale e, in generale, delle flotte pubbliche con veicoli prodotti nel territorio nazionale, come peraltro avviene in altri Paesi europei; la predisposizione di incentivi che rilancino la domanda e la produzione nazionale, commisurati ai limiti di emissione oltre i quali scattano le penalità dell'Unione Europea, pari a 95 gr al km, ma estesi anche a motorizzazioni non elettriche, finalizzati al duplice scopo di superare la fase emergenziale e di rinnovare il parco circolante, favorendo l'immissione sul mercato di quanto prodotto nei mesi scorsi ed oggi giacente nei piazzali e nei concessionari, per permettere la rapida ripresa della produzione, e agevolando l'acquisto di auto a basse emissioni anche a famiglie e cittadini il cui reddito non glielo consentirebbe.

CGIL



Infine: occorre dare risposta, nell'immediato, ai gravi problemi occupazionali rafforzando da subito gli ammortizzatori sociali esistenti. Una misura particolarmente urgente sarebbe quella di facilitare l'utilizzo dei contratti di solidarietà, permettendo il computo della soglia minima del 40% di lavoro prevista all'art.5 lg 236/1993 nell'intero periodo di concessione, anziché nel mese.