

SAFETY CAR



LE PROPOSTE DELLA FIOM PER UNA TRANSIZIONE GIUSTA,
PER L'OCCUPAZIONE E I SALARI



FIOM-CGIL

La pandemia ha accentuato una crisi già presente nel settore. L'automotive è attraversato da tempo da cambiamenti di mercato e di innovazione tecnologica del prodotto (elettrificazione, assistenza alla guida, servizi della mobilità).

La Fiom con le delegate e i delegati delle aziende del settore automotive ha consolidato negli ultimi anni analisi, proposte e iniziative per investire nel cambiamento della mobilità e della sua produzione. Sono indispensabili coraggio, visione e risorse per un Piano Strategico. Per realizzarlo è necessario mettere al centro le competenze di enti di ricerca, lavoro nel settore e «fare sistema». La Fiom ha già condiviso con la Cgil l'apertura di un percorso che con questa iniziativa si pone l'obiettivo di convergere con le altre categorie interessate, oltre che con i sindacati metalmeccanici in Italia e in Europa, per una transizione giusta ambientalmente e socialmente. La Fiom, dal livello locale al livello nazionale, promuoverà iniziative per coinvolgere le istituzioni nell'individuazione delle azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi. La Fiom si è impegnata, insieme a Fim e Uilm e a Federmeccanica nell'ambito dell'osservatorio previsto dal Ccnl, a individuare proposte per la salvaguardia e promozione dell'industria e dell'occupazione nell'automotive.

È necessario partire dalla realtà. Il piano industriale di FCA del 2018 non ha raggiunto l'obiettivo della piena occupazione per l'assenza di investimenti per nuovi modelli innovativi: la conseguenza per i lavoratori è stato un costante aumento dell'uso degli ammortizzatori sociali fino ad arrivare a fermate collettive - con una grave perdita in termini di salario e di ratei (ferie, permessi, premio) in particolare per le lavoratrici e i lavoratori «fragili» (con ridotta capacità lavorativa), in tutti i siti produttivi, negli enti centrali e nelle aziende della componentistica.

Dall'elaborazione di dati Inps, infatti, registriamo che nel 2019 erano oltre 26 milioni le ore di cassa integrazione, ma il dato allarmante è che fino a novembre del 2021 le ore di cassa integrazione sono raddoppiate, arrivando a quasi 60 milioni. Il confronto con il 2019, anno prima della pandemia, fotografa una situazione di netto declino: nel 2021 la produzione nel settore ha perso il 9,4% e le immatricolazioni sono diminuite di circa il 24%. Unico elemento in controtendenza è l'investimento previsto a Reggio Emilia di insediamento di un nuovo produttore cinese di auto elettriche di lusso.

La crisi dei semiconduttori e delle forniture sta portando ad un ulteriore aumento del ricorso agli ammortizzatori sociali, anche in quegli stabilimenti che non hanno mai sofferto (Sevel) o che avevano una prospettiva produttiva (Melfi). A livello europeo tutti i produttori di mobilità stanno affrontando la crisi con fermi produttivi e ricorso a strumenti di sostegno al reddito dei lavoratori. La trasformazione del settore vede il protagonismo di alcuni Paesi europei (Francia, Germania e Spagna) che attraverso piani di politica industriale stanno accompagnando le aziende e i lavoratori nel cambiamento, anche attraverso il ritorno delle produzioni ad alto valore aggiunto da altri Paesi.

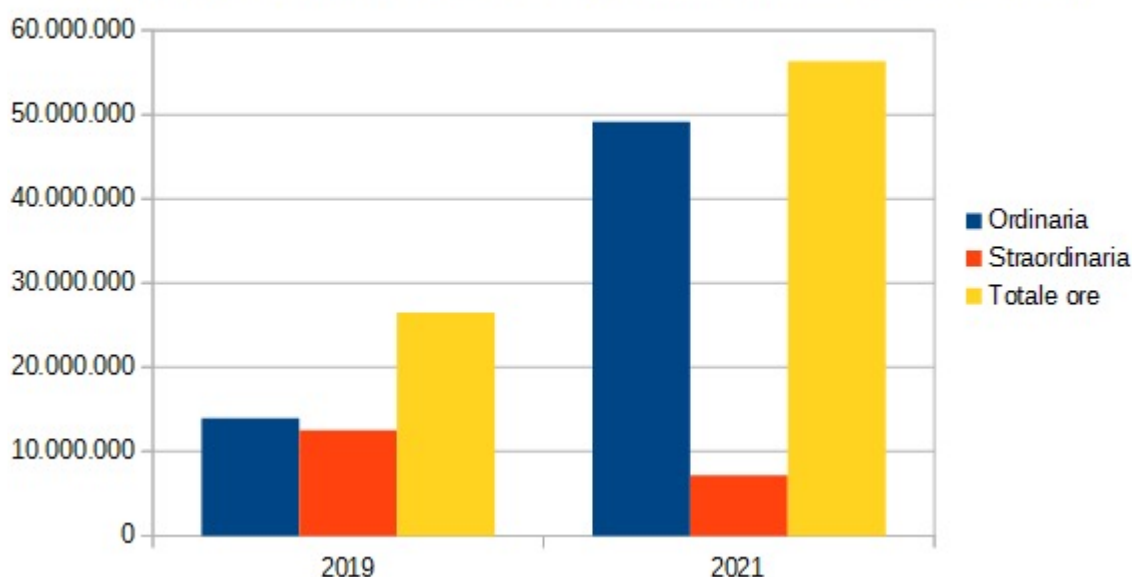
Il Green Deal europeo indica la strada da seguire per realizzare questa profonda trasformazione. Tutti i 27 Stati membri hanno assunto l'impegno di fare dell'Ue il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Per raggiungere questo traguardo si sono impegnati a ridurre le emissioni di almeno il 55% entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990.

Il Governo italiano da un lato ha condiviso gli obiettivi del documento della COP26 e del Green Deal, per l'abbattimento delle emissioni, ma nel PNRR non è previsto alcun intervento specifico sull'automotive e ora con la Legge di Bilancio è stata persa l'occasione di mettere in campo i primi strumenti di sostegno al settore.

Per questo l'apertura di un percorso condiviso Mite e ministero del Lavoro, a cui aggiungere Mite e Mit per un piano di transizione dell'automotive, è non più rinviabile e un'occasione importante di politica industriale per il nostro Paese, pertanto è necessario che il tavolo sull'auto sia permanente. Gli obiettivi del confronto dovranno essere condivisi tra le parti in un accordo quadro di governance delle politiche e del processo di transizione industriale.

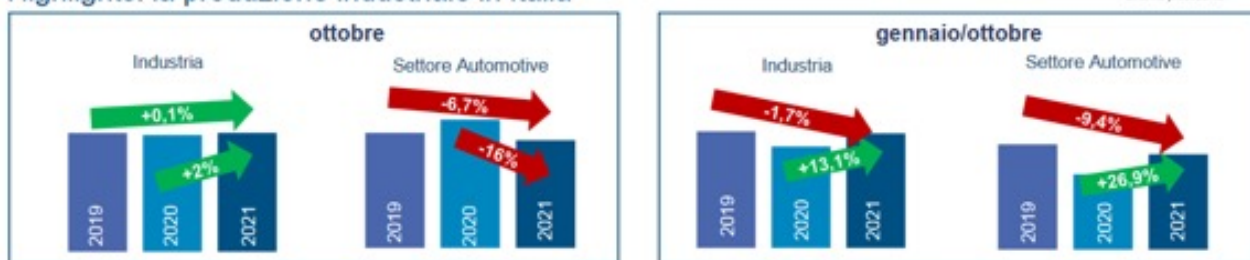
Riteniamo indispensabile che tale intesa, ove fosse raggiunta, sia partecipata dalle lavoratrici e lavoratori attraverso la loro diretta consultazione.

Cassa Integrazione, codice Ateco 29*(elaborazione FIOM su dati INPS)



Focus produzione in Italia – 10/2021

Highlights: la produzione industriale in Italia

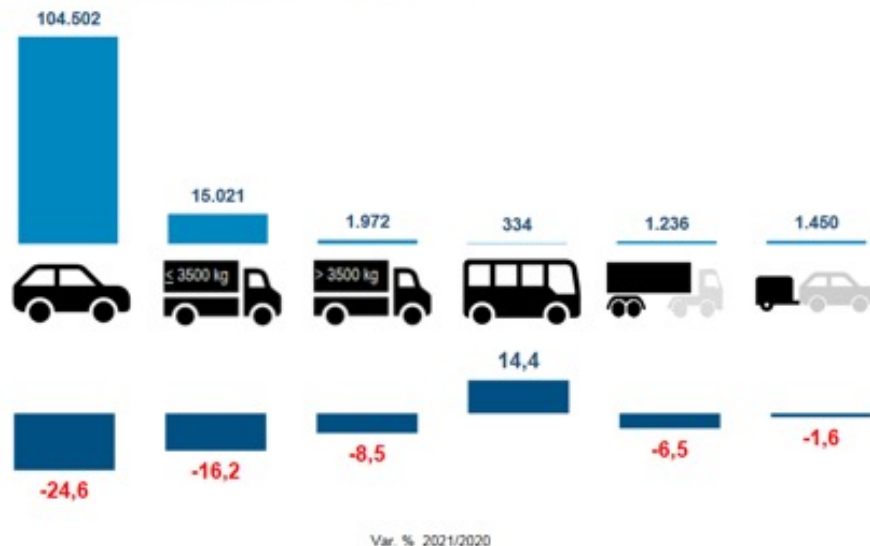


Elaborazione ANFIA su Dati ISTAT (novembre 2021)

* Fabbricazione di carrozzerie per autoveicoli, rimorchi e semirimorchi.

Focus produzione in Italia – 10/2021

Domanda autoveicoli in Italia - Novembre 2021



12



SITUAZIONE INDUSTRIALE E OCCUPAZIONALE

STELLANTIS

Il 2021 si è aperto con la nascita del Gruppo Stellantis risultato della fusione tra FCA e PSA, quarto produttore mondiale che conta circa 300.000 dipendenti nel mondo e 47.000 in Italia.

FCA è arrivata alla fusione conseguendo risultati positivi, in termini produttivi, occupazionali ed economici, quasi esclusivamente nel mercato americano e con criticità nell'area Emea. I dati positivi, economici e produttivi, dei primi trimestri del 2021 di Stellantis in Europa, infatti, sono dovuti essenzialmente dalla produzione e dall'immatricolazione di veicoli a marchio Peugeot e Citroen.

Il piano industriale presentato nel 2018 è stato più volte modificato e ha subito ritardi rispetto nel lancio dei nuovi modelli. In questi anni l'assenza di politiche industriali sul settore del nostro Paese, l'insufficienza degli investimenti pubblici e privati per affrontare i cambiamenti del mercato in particolare sulla guida autonoma, sulle motorizzazioni elettriche e sui servizi legati alla mobilità, hanno determinato una dissaturazione degli impianti che si è fatta sempre più marcata.

Inoltre, l'assenza di un piano di rigenerazione dell'occupazione sta determinando l'aumento dell'età media tra le lavoratrici e i lavoratori addetti alla produzione e nei reparti di ricerca & sviluppo. Per favorire il pensionamento anticipato dei lavoratori si è proceduto alla sottoscrizione di un contratto di espansione per gli enti centrali e di staff che prevede l'uscita volontaria, assunzioni a tempo indeterminato e un piano di formazione. È necessario estendere tale strumento

anche a tutti i siti produttivi dove al momento sono stati sottoscritti accordi di uscita volontaria delle lavoratrici e dei lavoratori senza previsioni di assunzioni.

La produzione nazionale di autoveicoli è passata infatti da oltre 1 milione nel 2017 a 778mila nel 2020, anche, per scelta di FCA di cessare la produzione di modelli mass market come Punto, Giulietta e Mito che garantivano volumi produttivi difficilmente raggiungibili con i modelli dei segmenti più alti.

FOTOGRAFIA DEI SITI E DEGLI STABILIMENTI

Nei primi mesi del 2021 l'azienda ha proceduto ad una riorganizzazione di alcuni stabilimenti con spostamento sulle linee delle attività di preparazione, riduzione di alcune attività legate alla qualità e di servizi di pulizie degli stabilimenti (sfalcio, pulizie generali). Ciò ha comportato il peggioramento delle condizioni complessive delle lavoratrici e dei lavoratori e una riduzione del numero degli occupati nelle aziende fornitrici dei servizi.

Nel «**polo Torinese**» la produzione della 500 bev è ben lontana dai volumi annunciati dall'azienda al lancio del piano industriale. Dopo alcuni mesi dal suo avvio infatti, a Mirafiori, si è ricorso nuovamente agli ammortizzatori sociali, così come nello stabilimento AGAP di Grugliasco dove l'azienda ha desiso il trasferimento di alcune linee produttive a Mirafiori e la sua progressiva chiusura, che porterà alla perdita di posti di lavoro di quanti lavorano nei servizi. Il progetto avviato dall'azienda non presenta novità in termini di modelli rispetto al piano industriale precedente, senza risposte sulle prospettive delle meccaniche, delle presse e delle attività degli Enti Centrali. Anche la cessazione della produzione della 500 ibrida/endotermica in Polonia, oltre a non avere tempi certi, non produrrà automaticamente l'aumento dei volumi della bev che di fatto oggi è più vicina ad un'auto di alta gamma per costi e segmento. È evidente che i volumi delle Maserati e della 500 bev non bastano e per saturare gli stabilimenti e per garantire la stabilità occupazionale occorrono nuovi modelli «mass market». In questo contesto si aggiunge anche la cessazione della produzione di mascherine e l'avvio, in quell'area, della cassa straordinaria per riorganizzazione.

Nello stabilimento di **Cassino** i volumi delle Alfa non hanno raggiunto la piena occupazione e progressivamente è cresciuto il ricorso agli ammortizzatori sociali. Il lancio del nuovo modello Maserati «Grecale», rimandato ulteriormente, da solo non compensa i volumi persi con la fine della produzione della Giulietta, il cui segmento non può essere lasciato scoperto e garantirebbe i volumi necessari alla piena occupazione.

Per **Pomigliano** e **Nola** è necessario mantenere la produzione della Panda nel futuro ma per raggiungere la piena occupazione sono necessari tempi certi per l'avvio della produzione del «Tonale». Il **costante calo del mercato diesel** impone di affrontare la transizione verso nuove produzioni per gli stabilimenti di motori **Pratola Serra** e **Cento**, dove c'è un valore aggiunto sulla ricerca e sviluppo delle propulsioni. L'incertezza riguarda anche i lavoratori impiegati nei cambi e nelle meccaniche come gli stabilimenti di **Verrone** e di **Mirafiori** le cui produzioni di componenti sono in gran parte escluse nei motori elettrici. A **Termoli** dove si producono motori e cambi a benzina la tenuta occupazionale si dovrà verificare con il consolidamento dei volumi del nuovo motore GSE 1.0 e con l'installazione della gigafactory.

Nello **stabilimento Sevel** si è passati dall'aumento dei volumi ad un sostanziale fermo dello



stabilimento a partire da settembre con il passaggio a 15 turni, la non conferma di circa 300 somministrati (si aggiungono ai 150 precedentemente non rinnovati) e l'interruzione della trasferta a 650 lavoratori di altri stabilimenti. Il tutto giustificato dalla mancanza di semiconduttori ma preoccupa il contesto generale sul futuro dello stabilimento e la presenza dello stabilimento «gemello» di Gliwice, la cui produzione dovrebbe essere avviata a febbraio 2022, pone interrogativi in particolare sull'allocazione delle prossime versioni del Ducato e sulla tenuta dell'area industriale della Val di Sangro. C'è bisogno di investire negli impianti per aumentare la capacità produttiva, migliorare l'organizzazione del lavoro e realizzare un ricambio generazionale con la stabilizzazione dei lavoratori somministrati. Lo **stabilimento di Melfi** insieme alla Sevel era l'unico stabilimento che era in una condizione produttiva positiva e dove sono stati fatti investimenti verso l'elettrificazione. A luglio si è sottoscritto il contratto di solidarietà che impegnava l'azienda al piano industriale e occupazionale e all'arrivo di 4 modelli elettrici entro il 2024, solidarietà sostituita a settembre con l'accordo di cassa integrazione. In **Maserati Modena** i volumi produttivi della MC20 sono in via di assestamento, in attesa della versione elettrificata e dei dati di mercato. **Negli Enti Centrali e Staff** a settembre è stato sottoscritto il Contratto di espansione che prevede l'accompagnamento alla pensione per 390 lavoratori, un progetto formativo che coinvolgerà circa 6.000 lavoratori, 130 assunzioni a tempo indeterminato e il ricorso agli ammortizzatori sociali. Manca però una chiarezza sulle attività di ricerca e sviluppo e quindi sulle prospettive future.

CNHI-IVECO

Il 2021 è stato l'anno in cui l'azienda ha portato avanti gli impegni assunti nell'accordo quadro del 10 marzo 2020. Le lavoratrici e i lavoratori hanno consentito all'azienda di raggiungere risultati record in termini di produzione in tutti i settori, un ruolo fondamentale, svolto anche durante la pandemia, e che è il momento di riconoscere attraverso il miglioramento delle condizioni complessive. L'azienda sta portando a compimento il piano di separazione delle attività «On-Highway» da quelle «Off-Highway». È stata creata e quotata in Borsa la nuova Iveco Group che sarà composta, in Italia, da circa 12mila lavoratrici e lavoratori e dagli stabilimenti di Brescia, Vittorio Veneto, Bolzano, Suzzara, Piacenza, Torino, Foggia e le Officine Brennero di Trento. CNHi opererà invece nel segmento «Off-highway» con circa 4mila lavoratori e con gli stabilimenti di Lecce, Modena e Jesi.

Occorre dare concretezza agli impegni sottoscritti nell'accordo quadro del 10 marzo 2020 in particolare per la tutela dell'occupazione con la re-industrializzazione dello stabilimento di Pregnana Milanese. È essenziale continuare il confronto per affrontare la transizione verso propulsioni alternative ed ecocompatibili in grado di mantenere volumi produttivi e occupazione.

LA COMPONENTISTICA

Il settore della componentistica italiana (metalmecanica) è formata da 2203 imprese che occupano circa 163 mila lavoratori (osservatorio ANFIA 2021). Un settore variegato con una presenza maggiore di piccole e medie imprese ma anche di grandi gruppi multinazionali in cui prevale la produzione di componentistica legata all'endotermico. La crisi dei semiconduttori sta



portando forti impatti negativi anche tra le aziende della componentistica con un massiccio ricorso agli ammortizzatori sociali e perdita di salario delle lavoratrici e dei lavoratori.

Con lo sblocco dei licenziamenti il settore dell'indotto auto è sicuramente quello più colpito in questa fase come dimostrano i casi di **Gianetti Ruote, GKN, Timken, Speedline, Caterpillar**. Continuano i presidi permanenti delle lavoratrici e dei lavoratori **per evitare lo svuotamento degli stabilimenti, i licenziamenti di centinaia di lavoratori e la chiusura degli impianti, ma occorrono soluzioni che diano la garanzia occupazionale ed industriale.**

Le aziende stanno affrontando la trasformazione e la crisi in maniera diversa con il rischio di una riduzione complessiva dell'occupazione e della capacità di ricerca e sviluppo da sempre punto focale della nostra industria. Lo dimostrano le vicende della **Vitesco Technology Italy** che occupa circa 950 diretti e 139 somministrati che sta superando la produzione sulla propulsione a combustibile in favore di nuove tecnologie con un piano che prevede 750 esuberanti. Della **Bosch** che sta investendo notevoli risorse su idrogeno ed elettrico ma fuori dal nostro Paese lasciando lo stabilimento di Bari ancora senza un piano industriale di riconversione e il rischio di 620 esuberanti. Della **Denso** di Chieti dove al momento si è avviato il Contratto di espansione che prevede nuovi investimenti in ricerca e sviluppo e impianti, ricorso ad ammortizzatori sociali, uscite volontarie e formazione. Della **Marelli** dove c'è forte preoccupazione sulle attività legate alla componentistica sull'endotermico, in particolare sui sistemi di scarico (Caivano, Venaria) e powertrain.

Preoccupa inoltre la scelta dell'azienda di spostare l'investimento sul motore elettrico di Porsche, che era previsto a Bari, in uno stabilimento Marelli in Germania e il piano di riorganizzazione a livello globale che prevede la riduzione delle divisioni, da 10 a 6, la fuori uscita del 7,5% della forza lavoro tra gli impiegati e una minore autonomia degli stabilimenti italiani nelle scelte industriali. Della **Blutec** dove siamo ancora in attesa di una soluzione per il rilancio industriale e la continuità occupazionale del sito di Termini Imerese, e di garanzia dell'occupazione per gli altri asset. Di **Industria Italiana Autobus** dove occorre dare continuità al rilancio industriale migliorando l'organizzazione del lavoro, le condizioni delle lavoratrici e dei lavoratori, prevedendo ulteriori investimenti e strumenti di rinnovo delle flotte pubbliche con mezzi prodotti nel nostro Paese.

Anche il **settore della camperistica**, la cui produzione italiana pesa per il circa il 20% di quella europea e dove sono occupati complessivamente circa 3800 lavoratori, nonostante il momento particolarmente positivo del mercato, sta vivendo una crisi dovuta alla riduzione della produzione e l'incertezza delle prospettive dello stabilimento Sevel fornitore principale di veicoli per la trasformazione.

Sono alcune vicende che dimostrano che per una transizione ordinata è necessario prevenire le crisi e dove invece unilateralmente sono state aperte e che il Governo deve perseguire l'obiettivo del ritiro dei licenziamenti in corso e del mantenimento delle attività produttive. Invece il provvedimento sulle delocalizzazioni non ferma i processi in corso e rischia di favorire le imprese che sceglieranno di portare via le produzioni dal nostro Paese senza un ruolo attivo del Governo e delle Parti sociali.

Tabella 2.1 Fatturato e addetti automotive

	Imprese	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Fatturato auto	2020	2019 (rettificato)	Var. % 2020/19 Addetti auto
		fatturato auto (mln Euro)	fatturato auto (mln Euro)		addetti auto	addetti auto	
Subfornitori	647	5.247	6.074	-13,6%	21.364	22.078	-3,2%
Subfornitori (Lavorazioni)	273	1.762	1.949	-9,6%	7.609	7.674	-0,8%
Specialisti*	623	21.580	24.551	-12,1%	72.185	73.279	-1,5%
Specialisti (Motorsport)	115	867	977	-11,3%	4.479	4.248	5,4%
Specialisti (Aftermarket)	283	2.426	2.610	-7,0%	8.988	9.040	-0,6%
Engineering & Design	173	952	1.022	-6,8%	8.108	7.692	5,4%
Sistemisti/ modulisti	89	11.934	13.656	-12,6%	38.732	39.983	-3,1%
TOTALE	2.203	44.768	50.839	-11,9%	161.465	163.994	-1,5%

* specialisti 'puri', telematica e mobilità elettrica

Fonte: Indagine Osservatorio sulla componentistica automotive italiana 2021

LE PROPOSTE DELLA FIOM...

PER LA FASE DI TRANSIZIONE E PER IL PIANO INDUSTRIALE STELLANTIS

Siamo in una fase di passaggio di esaurimento del piano industriale 2018 e di confronto per l'avvio del nuovo. Un passaggio critico a cui si aggiungono la crisi di mercato, sanitaria e quella sulle forniture. **Un accordo di sistema, che preveda la partecipazione nel capitale come per il Governo francese**, è la proposta che avanziamo per il **pieno utilizzo della capacità installata e il rilancio di tutta la filiera**, con un monitoraggio costante del progetto: investire sugli enti centrali, sulle competenze e gli stabilimenti italiani per recuperare il gap accumulato. In particolare nei siti la cui produzione è dedicata in via esclusiva o in maniera preponderante al motore diesel, alle meccaniche e ai cambi, ed investendo su batterie, motori elettrici ed idrogeno.

Il percorso a nostro avviso deve garantire un confronto sul **prossimo piano industriale complessivo** che si ponga l'obiettivo di tornare a produrre un milione e mezzo di veicoli e deve prevedere:

- una missione strategica** per gli enti centrali sulle direttrici dell'innovazione digitale, propulsione ecologica, di servizi e guida autonoma;
- transizione stabilimenti di motori** (in particolare diesel) e meccaniche nella componentistica di nuova generazione (es. motori elettrici);
- confronto sulla nascita della gigafactory** per la produzione di batterie;
- mantenimento degli impianti per le produzioni mass market**, ed investimenti su nuovi modelli (ibridi, elettrici) per i marchi Fiat, Lancia, Alfa Romeo e Maserati.

Per il perseguimento di questi obiettivi sono necessarie scelte straordinarie e investimenti per rendere efficace il prossimo piano industriale e realizzare una giusta transizione sociale. Tra queste deve essere affrontata la questione della redistribuzione equa del lavoro, anche attraverso la sua riduzione, e del salario con una garanzia delle retribuzioni annuali che riconosca ai lavoratori almeno il 90% della Ral (comprensiva di ferie, par, premio e 13ma) in caso di intervento di ammortizzatori sociali.

AL GOVERNO PER IL RILANCIO DEL SETTORE

La sfida presente si gioca tutta su tre fattori: elettrificazione, servizi e assistenza alla guida. È interesse generale del nostro Paese un **accordo di politica industriale** che utilizzi le risorse del PNRR per una «rivoluzione verde, digitale e sicura della mobilità» investendo sulle competenze e sulla formazione delle lavoratrici e dei lavoratori, sulle infrastrutture per la creazione di una rete capillare di ricarica (anche per l'idrogeno) e di produzione di energia «verde». Un **Piano Straordinario sul settore dell'automotive** è la proposta che avanziamo al Governo che metta a disposizione risorse per la trasformazione industriale e l'innovazione, il rilancio della ricerca e dello sviluppo, la salvaguardia, la crescita e la rigenerazione dell'occupazione. Inoltre è fondamentale un intervento di sostegno alla domanda che incentivi la sostituzione dei veicoli più inquinanti e meno sicuri con mezzi nuovi e con aiuti maggiori ai cittadini con i redditi più bassi. **Il Piano Straordinario deve prevedere:**

- a) **un tavolo permanente di settore** con la partecipazione dei produttori che insistono nel nostro Paese: Stellantis, CNHi, IIA, Volkswagen e Ferrari;
- b) **la garanzia della continuità lavorativa** per tutti gli occupati per i prossimi 5 anni;
- c) **il pieno utilizzo delle capacità interne ed esterne** a Stellantis, CNHi, Marelli di ricerca, sviluppo, progettazione, produzione, logistica;
- d) **la salvaguardia della filiera della componentistica** con interventi specifici anche di reshoring delle produzioni;
- e) **la salvaguardia delle attività di servizio ai plant;**
- f) **la formazione** per aggiornare e aumentare le professionalità e le competenze necessarie ad affrontare i cambiamenti del settore attraverso l'utilizzo del Fondo Nuove Competenze, da rinnovare, o di ulteriori strumenti simili;
- g) **la rigenerazione occupazionale** con accompagnamento alla pensione e l'assunzione di giovani lavoratrici e lavoratori anche attraverso l'utilizzo del Contratto di espansione, da rendere strutturale ed estendere a tutti gli stabilimenti, e di ulteriori strumenti messi a disposizione dal Governo;
- h) **la redistribuzione del lavoro equa e sostegno al reddito;**
- i) **ammortizzatori sociali straordinari per la fase di transizione.**

LA FIOM AVVIERÀ IN TUTTI I SITI PRODUTTIVI, NEGLI ENTI CENTRALI E NELLE AZIENDE DELLA COMPONENTISTICA, UNA CAMPAGNA DI ASSEMBLEE PER L'INDIVIDUAZIONE DI UN PERCORSO UNITARIO DI MOBILITAZIONE NAZIONALE, AFFINCHÉ IL SETTORE POSSA CONTINUARE A GARANTIRE UN FUTURO OCCUPAZIONALE ED INDUSTRIALE NEL NOSTRO PAESE.

