

**Lavoro, ambiente e partecipazione
per uscire dalla crisi e rilanciare il settore della mobilità**

Guidare il cambiamento

Introduzione

L'emergenza causata dalla pandemia Covid-19 determinerà un impatto non prevedibile sulla produzione ad utilizzo della mobilità. Il Covid-19 è l'antitesi della mobilità delle persone e delle merci se è vero, come sostiene la comunità scientifica, che la propagazione del virus segue le rotte e le strade della relazione sociale o di mercato.

I principali settori dell'industria, aeronautico, nautico, ferroviario e automotive, saranno attraversati da cambiamenti profondi del mercato e della produzione. Ad oggi è difficile prevedere le variazioni dei comportamenti sociali in materia di mobilità; sarà collettiva su grandi vettori o individuale su piccoli veicoli? Questi veicoli saranno di proprietà o verranno utilizzati in sharing?

Il crollo della domanda di mezzi di trasporto (autoveicoli, navi, treni o aerei) è rivelatore di una crisi non temporanea per affrontare la quale è necessario mettere insieme le capacità di creazione del sistema Paese, in un ambito europeo, per coniugare le nuove necessità sociali e commerciali con gli investimenti necessari a ripensare prodotti e processi produttivi ambientalmente sostenibili.

Persone e merci sono oggi «rallentate» ma domani torneranno a muoversi in pari quantità e modalità? Con quali vettori? Quali piattaforme gestiranno servizi e flussi? Quale relazione ci sarà tra industria di «fabbricazione» e di generazione di «servizi»? Chi risponderà più velocemente e adeguatamente a queste domande potrà decidere del futuro dell'industria dei settori coinvolti. È necessario che l'intervento europeo e nazionale in economia non sia solo finanziario ma coordini i protagonisti della mobilità, dalle università ai produttori alle organizzazioni sociali e ambientaliste, per individuare linee di investimento mirate che valorizzino l'ambiente e le persone.

Il punto di forza in una crisi come l'attuale sono i lavoratori: la formazione continua dovrebbe amplificare la loro capacità creativa di valore economico e sociale contribuendo a sviluppare le competenze indispensabili ad una riorganizzazione della mobilità, sia essa servizio o prodotto.

Le filiere produttive nazionali senza un intervento di valorizzazione del lavoro potranno essere distratte su altri mercati per un ritorno a politiche nazionaliste anche in

seno alla Unione europea. Un modello basato sulla riduzione dei costi accentuerebbe le fragilità del nostro sistema industriale, troppo frammentato nella composizione delle imprese e nella composizione del lavoro, impedendo la creazione di una massa critica necessaria all'innovazione.

Lasciar fare al mercato con risorse pubbliche, per rispondere alla necessità di liquidità, che indebitano i cittadini, rischia di non risollevare dalla crisi intere filiere produttive che oggi sono ferme o rallentate, non più per l'emergenza Covid-19 ma per i suoi effetti, senza una innovazione radicale del modello di impresa e il consolidamento della filiera nella progettazione e produzione di parti o di assemblaggio.

La politica di mercato nell'industria in Europa è stata una scelta miope degli Stati e l'emergenza Covid-19 ne ha messo in luce tutte le debolezze. È indispensabile mettere a valore la capacità industriale di un progetto ampio di una mobilità prodotta in Europa per i cittadini e i lavoratori. È necessario fermare la competizione tra i Paesi europei e favorire la cooperazione attraverso la costruzione di una rete delle informazioni, della mobilità delle persone e delle merci, investendo su una infrastruttura materiale e immateriale e sui vettori necessari a garantire il diritto alla mobilità, alla tutela dell'occupazione e dell'ambiente.

Europa

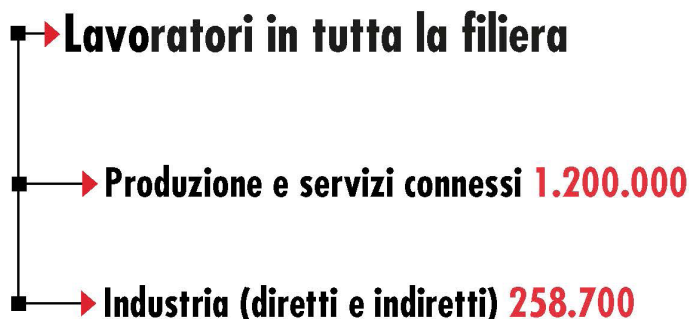
I dati di Acea sullo stato di salute del settore automotive stimano la perdita in circa il 55% della produzione con meno 1,3 milioni di veicoli prodotti a livello europeo e in 1.100.000 (su 2.600.000) i lavoratori impattati dalla crisi generata dall'emergenza Covid-19.

Al momento i dati riguardano solo i produttori di autoveicoli (automobili, camion, furgoni e pullman), quindi se pensiamo al complesso sistema dell'indotto del settore la situazione è molto più critica. Se poi allarghiamo lo sguardo all'intero sistema della mobilità è un vero e proprio disastro avvenuto in pochissimo tempo ed in modo repentino.

È necessario un coordinamento delle misure europee sul settore per impedire speculazioni che danneggerebbero un «ecosistema» industriale e occupazionale data la interdipendenza degli Stati nella filiera. Le politiche nazionali di incentivi per la trasformazione della mobilità in una soluzione ecocompatibile deve far leva sulla tenuta occupazionale e sociale in una condizione di grave crisi come quella attuale. Il blocco dei licenziamenti in Europa deve essere accompagnato da un processo di investimento sui lavoratori:

- formazione per le nuove competenze;
- ammortizzatori sociali;
- riduzione dell'orario di lavoro;
- riorganizzazione per la tutela della salute e sicurezza.

Italia



Per effetto dell'emergenza sanitaria dovuta al **Covid-19** i lavoratori del settore sono stati interessati da **cassa integrazione**

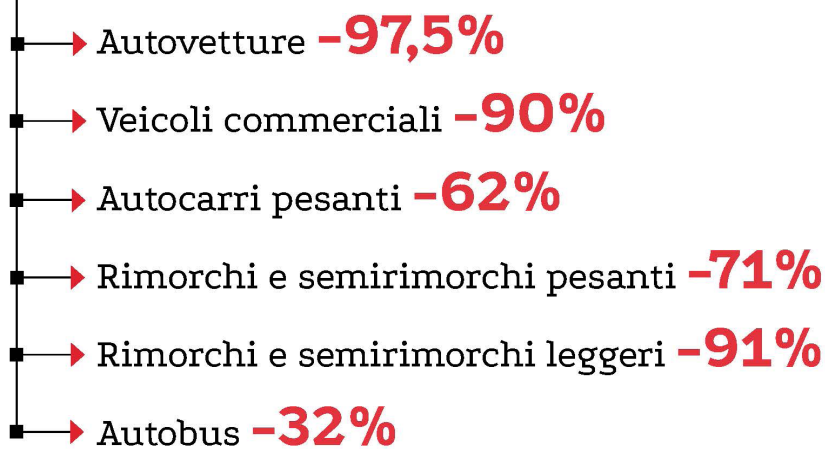
I lavoratori della filiera (che include dai produttori ai servizi post vendita) sono 1.200.000. Nella sola fabbricazione di autoveicoli, parti ed accessori, su quasi 250 mila addetti sono stati impattati dalla crisi in via crescente quasi tutti i lavoratori. Nel nostro Paese il settore mostrava già segni di sofferenza, il 2019 infatti si è chiuso con un calo del 19,5% della produzione di automobili rispetto all'anno precedente e del 4% dei veicoli commerciali leggeri. Preoccupante è anche il dato sulla produzione di autobus, quasi azzerata in 10 anni (dati Anfia).

I dati Istat sul settore automotive (produttori e indotto) relativi al mese di febbraio 2020 registravano già una flessione dell' 1% della produzione e del 7,2% della domanda rispetto all'anno precedente. A partire dal mese di marzo, l'emergenza sanitaria ha generato il crollo della produzione con un -64% rispetto al mese precedente.



Le immatricolazioni di nuovi autoveicoli hanno avuto un crollo mai registrato da quando si rileva il dato. Rispetto ad aprile 2019 l'unico segmento che non ha visto un dato negativo, ma a pareggio, è stato quello degli autobus riservati al trasporto pubblico locale. Il settore dei veicoli pesanti a marzo registra il 60% in meno delle immatricolazioni sui veicoli per il trasporto di merci e il 10% in meno di autobus turistici (il Tpl ha una variazione nulla).

→ Immatricolazioni aprile 2020/aprile 2019



Nel nostro Paese l'emergenza sanitaria ha dispiegato i suoi effetti nel settore a partire, in particolare, dal mese di marzo che ha visto la chiusura degli stabilimenti, e di gran parte delle attività collegate al settore (logistica, concessionarie), anche grazie all'azione messa in campo dalla Fiom-Cgil, fino alla fine del mese di aprile.

La ripartenza è avvenuta in maniera graduale principalmente per attuare quanto previsto negli accordi sottoscritti per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, ma stanno incidendo anche altre dinamiche: dall'approvvigionamento dei Dpi fino al dato fondamentale della mancanza di domanda del mercato.

È evidente che il sistema della mobilità ha bisogno di essere sostenuto ma anche ripensato. I trend che si stavano assestando prima della crisi, ad esempio lo *sharing*, l'autonoleggio e le flotte (voci che rappresentano una fetta sempre più consistente dell'immatricolato) hanno subito una forte battuta di arresto.

È necessario che il Governo assuma il settore dell'automotive come fondamentale, visto che Francia e Germania hanno previsto un intervento poderoso da parte dello Stato attraverso l'ambientalizzazione delle produzioni, delle fabbriche, dei prodotti, la tutela delle lavoratrici, dei lavoratori e dei salari, la riforma degli ammortizzatori sociali per il mantenimento della capacità di ricerca e sviluppo e di produzione.

Stato della situazione in CnhI

Prima dell'emergenza Covid-19 l'azienda aveva presentato il piano «Trasform2Win» a cui è seguito un accordo presso il Ministero dello Sviluppo Economico. Il «piano» proposto dall'amministratore delegato, sostituito in modo inaspettato, prevede lo *spin off* dei due settori «On-Highway» (stradale) e «Off-Highway» (non stradale) e investimenti per la creazione di un polo per l'elettrificazione dei veicoli per trasporto anche pesante.

→ Lavoratori Gruppo FCA-CNH

→ FCA 56.000 dipendenti in 31 stabilimenti di cui 16 siti produttivi

→ Ammortizzatori sociali già attivi in gran parte dei siti produttivi prima dell'emergenza Coronavirus

→ Cigo «covid» attualmente in proroga utilizzata in tutti gli stabilimenti

→ CNHi 17.000 dipendenti in 21 stabilimenti

→ Ammortizzatori sociali già attivi in alcuni siti produttivi prima dell'emergenza Coronavirus

→ Cigo «covid» attualmente in proroga utilizzata in tutti gli stabilimenti

Ad inizio maggio CnhI ha comunicato i risultati del primo trimestre, dove si registra un crollo della produzione e della domanda in tutti i settori e in gran parte dei mercati globali. In particolare nel settore dei veicoli pesanti per il trasporto merci e le macchine per le costruzioni, dati in linea con quanto rilevato da Anfia.

CnhI ha comunicato che, a fronte della crisi Covid-19, le tempistiche, la realizzazione del piano e gli investimenti sono entrati in una condizione di radicale incertezza con effetti negativi che rischiano di estendersi, visto che era prevista una riorganizzazione delle produzioni tra gli stabilimenti italiani che avrebbe penalizzato l'attività produttiva di Pregnana Milanese e San Mauro, pur individuando tutti gli strumenti necessari per tutelare l'occupazione a partire dagli ammortizzatori sociali.

La ridefinizione degli obiettivi della CnhI non può mettere in discussione gli investimenti necessari a garantire la transizione, a partire dagli stabilimenti Iveco, completando l'investimento sullo stabilimento di Suzzara e investendo sull'elettrificazione per lo stabilimento di Brescia e consolidare la parte della produzione di macchine agricole e costruzioni.

Stato della situazione in FCA

L'azienda è in procinto di fondersi con un altro gruppo francese, Psa, la cui proprietà vede la partecipazione di capitali privati e pubblici.

Fca paga in termini di mercato in Europa la stasi quasi decennale nello sviluppo di nuovi prodotti e forse ancora di più per lo sviluppo di nuove tecnologie. È un'azienda con organico «maturo» ed età media molto elevata.

L'azienda si è mossa sulle nuove tecnologie elettriche ed ibride per ottemperare alla normativa Ue (quindi evitare di subire le sanzioni pecuniarie da essa derivanti) e per non presentarsi alla fusione priva di una strategia correlata a tali tecnologie.

Fca ha cambiato il «piano industriale» svariate volte nel corso degli anni premurandosi di spiegare come esso fosse uno strumento atto a raggiungere gli obiettivi finanziari esposti di volta in volta ai mercati.

Fca ha sempre indicato al Governo e sindacati (italiani) che tali piani avrebbero previsto la «piena occupazione» (in Italia), ma al contempo utilizza da anni ammortizzatori sociali in quasi tutti gli stabilimenti.

Fca ha da decenni una sovracapacità produttiva installata in Europa e non ha sviluppato un piano di produzione autonoma delle batterie per autotrazione, limitandosi (al momento, e salvo un generico annuncio giunto nei mesi scorsi) ad assemblare batterie acquistate da terzi.

Piano fusione

Nel documento per investitori del 18 dicembre 2019 intitolato «Psa and Fca proposed merger» le due aziende hanno fornito all'opinione pubblica, agli investitori ed alle organizzazioni sindacali la loro visione sull'annunciata fusione tra i due gruppi industriali. Il rischio già preesistente di non conseguire l'obiettivo della piena occupazione in una fase di trasformazione di prodotto e di processo, oltre che di fusione, è ulteriormente messo in discussione dall'emergenza determinata dal Covid-19.

Emergenza Covid-19

Il distanziamento sociale ha impattato sulla mobilità delle persone e gli effetti sul mercato non possono essere oggi stimati ma abbiamo di certo delle indicazioni: la mobilità collettiva è messa in una condizione di forte stress.

La promessa del *car sharing* resisterà, come il *car pooling*, ai comportamenti sociali delle persone influenzati in modo profondo dalle restrizioni in essere? Il crollo del mercato dell'auto potrà essere compensato da una nuova domanda di mobilità individuale? In che quantità?

Guardare al futuro non vuol dire rallentare o tornare al passato sul tema emissioni, ma garantire ambientalmente e socialmente la transizione implementando i vettori del servizio della mobilità.

Componentistica e impianti

Il settore in Italia vede la presenza di importanti multinazionali straniere (tra le varie Continental, Bosch, Zf, Gkn, Mahle, ecc.) e nazionali (tra le varie Marelli, Brembo, Tiberina, ecc.) che operano nell'ambito della componentistica per case automobilistiche nazionali, straniere (soprattutto tedesche) e un tessuto diffuso di imprese di medie e piccole dimensione.

È necessario un tavolo mirato e iniziative «ad hoc» per garantire la liquidità necessaria alla continuità, l'eventuale entrata nella *equity* per consolidare la dimensione di impresa, favorire la capacità di conversione delle produzioni per la filiera dei vettori della mobilità e garantire l'occupazione con i necessari ammortizzatori sociali e investimenti nella formazione.

È necessario realizzare un accordo utile a scongiurare delocalizzazioni o chiusure di stabilimenti, in particolare favorendo la reindustrializzazione di aree industriali come Termini Imerese, promuovendo nuovi investimenti di *player* nazionali oltre che il *re-shoring* di produzioni, ricerca, sviluppo e progettazione per la digitalizzazione e la robotica per il *manufacturing*.

Fca tra piani e occupazione

Fca non ha raggiunto l'obiettivo della piena occupazione e non a causa emergenza sanitaria in corso. Nell'ultimo anno c'è stata una espansione della cassa integrazione straordinaria sia in termini di lavoratori che di stabilimenti coinvolti. Inoltre, data l'attuale composizione dei lavoratori (e vista la necessità di adeguarsi alle prescrizioni sanitarie in essere) è necessaria una riorganizzazione della forza lavoro, anche attraverso una riduzione dell'orario di lavoro, garantendo il salario.

Più strutturalmente sarebbe necessario:

- una massiccia campagna di rinnovamento della popolazione aziendale con superamento degli attuali requisiti di pensionamenti;
- una ristrutturazione degli stabilimenti secondo le seguenti linee guida:
 - allocazione nel perimetro degli attuali siti di assemblaggio auto della produzione della componentistica più invasiva ed a maggior costo logistico (plancia portastrumenti, stampaggio plastiche esterne di ingombro quali i paraurti, gruppo riscaldatore/condizionatore, sedili, scarico – notare che quattro di questi cinque sistemi sono applicati sia su endotermico che su nuove tecnologie);
 - ricerca, sviluppo e produzione batterie per motopropulsione (solo Bev e Phev);
 - produzione di auto di segmento B;
- andare a verificare se c'è la disponibilità di ritornare su prodotti anche diversi da auto, dando per scontato che il prodotto del futuro non sia l'auto, ma la mobilità.

Il cambiamento di paradigma sarebbe ancora più necessario se Fca confermasse le tendenze che ha adottato in seguito all'insorgere del Covid-19, che di seguito sono riassunte:

- **500 elettrica (Mirafiori)** --> confermati investimento, allocazione e tempistiche produttive (lancio approx luglio 2020);
- **Compass endotermico e ibrido (Melfi)** --> confermati investimento, allocazione e tempistiche produttive (lancio da verificare);
- **Renegade ibrido (Melfi)** --> confermati investimento, allocazione e tempistiche produttive (lancio da verificare);
- **Ducato MY 22 (SEVEL)** --> confermati investimento, allocazione e tempistiche produttive (lancio da verificare);
- **Ducato BEV (Costruzioni Sperimentali Mirafiori)** --> confermati investimento, allocazione e tempistiche produttive (lancio da verificare);
- **RAM ProMaster (Ducato USA) endotermico e BEV (parzialmente sviluppato a Mirafiori, assemblato a Toluca - MEX)** --> autorizzato pre-spending, progetto pare proseguire;
- **Alfa Romeo cross-over Tonale (probabilmente destinato a Pomigliano);**
- **Segmento B** non previsto in Italia;
- **Junior Jeep (probabilmente destinato a Tychy);**
- **Alfa Romeo Kid (probabilmente destinato a Tychy);**
- **Lancia Nuova Ypsilon (probabilmente destinato a Tychy);**
- **Nuova Panda (probabilmente destinato a Tychy);**
- **500 5 doors (probabilmente destinato a Tychy).**

Da quanto sopra si evince abbastanza chiaramente che, complice il Covid-19, Fca ha fatto proseguire solo i modelli che avevano superato la fase di Tko (Tooling Kick Off: attrezzamento dei fornitori) e si evince in modo preoccupante la localizzazione all'estero dei modelli «*job intensive*».

È evidente che, anche se centrassimo gli obiettivi di questo «piano» (a cui aggiungere i modelli Maserati) non ci sarebbe la «piena occupazione» in Italia, ma probabilmente arriveremmo per consunzione a discutere di chiusure di stabilimenti.

Dentro questa analisi occorre inoltre fare chiarezza sull'«elettrico» e sull'entità di investimenti ad esso dedicati, pensando anche al futuro di stabilimenti la cui produzione è dedicata in via esclusiva o in maniera preponderante al motore diesel. Indipendentemente dal successo che tale motopropulsione può incontrare (e la fase depressiva innescata dal Covid-19 non è sicuramente d'aiuto), si rischia che gli investimenti Fca siano focalizzati «soltanto» nell'installazione di colonnine di ricarica e nella ristrutturazione delle linee di produzione (utile ricordare che il Bev fa linea a se e a oggi è impossibile pensare che passi sulla stessa linea di un endotermico).

Al netto di questa decisione, mancano comunque investimenti per attrezzarsi a produrre in Italia le batterie (o i motori elettrici). Da quello che si evince dal testo, Fca è decisa ad essere un mero assemblatore di prodotti «elettrici» comprati «a scaffale» da fornitori terzi.

Il mercato europeo delle auto ad alimentazione alternativa è in crescita sia in termini di quota che di volumi, in controtendenza rispetto al mercato complessivo. Da gennaio a marzo 2020, circa 1 consumatore su 5 (19%) ha optato per l'acquisto di auto a trazione alternativa (Anfia).

Le politiche industriali, che alcuni Paesi europei stanno mettendo in campo per uscire dalla crisi, prevedono forti investimenti indirizzati verso il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione.

Il sostegno ai produttori, al sistema della componentistica, al rinnovo del parco circolante, all'infrastruttura delle reti di ricarica, deve essere condizionato a salvaguardare la produzione interna, ad aumentare i livelli occupazionali e a rispettare gli impegni climatici assunti.

Sopra tutto ciò aleggiavano, infine, alcuni dubbi su tutti. Dando per recepito il messaggio aziendale che il prodotto del futuro è la mobilità e non il mezzo con cui la si realizza, ci chiediamo:

- a) c'è la volontà di Fca di modificare il piano alla luce degli sviluppi del mercato per promuovere una reale innovazione nell'ecosistema della mobilità?
- b) quale ruolo intende rivestire Fca in termini di ricerca, sviluppo e produzione di diversi vettori della mobilità e dei servizi a essi connessi?
- c) il «nuovo» prodotto denominato «mobilità» potrebbe essere oggetto di una «golden share» da parte dello Stato che promuova la nascita di collaborazioni (*joint venture*, fusioni, *start up*, *partnership* industriali) per consolidare l'ecosistema industriale?

Considerazioni finali sulla richiesta di finanziamento

- a) Tutte le società richiedenti devono esistere per tutta la durata della restituzione del finanziamento (non devono essere vendute o scorporate);
- b) mantenimento del numero degli occupati per la durata di 5 anni;
- c) mantenimento e investimenti sui siti di ricerca e sviluppo, ingegnerizzazione e produzione per la durata del piano di restituzione;
- d) sospensione dei dividendi per il tempo della restituzione del prestito;
- e) nelle imprese di importanza strategica di interesse pubblico dare attuazione a quanto previsto dall'art.46 della Costituzione, prevedendo la partecipazione di lavoratori alle decisioni delle imprese, nei modi stabiliti tra Governo e parti sociali.

Considerazione generale

Il mutamento dello scenario, le politiche industriali e le risorse messe a disposizione per il settore da Francia e Germania stanno portando ad un aggiornamento dei piani industriali dei produttori, al fine di ottemperare a quanto richiesto dai loro Governi in termini di investimenti, ricerca e sviluppo e tutela dell'occupazione. Allo stesso modo, posto che i piani presentati da Fca non hanno portato alla piena occupazione e alla saturazione della produzione, è quanto mai necessario un confronto ed una profonda revisione dei piani industriali anche alla luce del prestito richiesto.

Devono essere realizzate iniziative per consolidare la filiera dell'automotive – a partire da Fca, Lamborghini e Ferrari – attirando investimenti per nuovi insediamenti produttivi e di ricerca e sviluppo di altre multinazionali. Inoltre deve essere consolidata la filiera più complessiva della mobilità, intervenendo anche nella filiera nazionale della produzione di autobus (Industria Italiana Autobus), tram e treni (Hitachi e Alstom) e più in generale di servizio e di «micromobilità», necessaria in particolare nelle città.

Senza una politica industriale che indirizzi azioni, investimenti e obiettivi il settore rischia di perdere migliaia di posti di lavoro e con loro il *know how* di alta professionalità utile ad affrontare le sfide del futuro.

Per questo è urgente e necessario:

1) Realizzare un accordo di programma di settore (comparto automotive e/o più ampio comparto mobilità). Tale accordo deve essere stipulato tra Governo, sindacati, Fca, Cnhi e aziende della filiera;

2) costituzione di una agenzia o *task force* interministeriale che dia sistematicità e coerenza agli strumenti (decreto liquidità, rilancio, ammortizzatori sociali, formazione, ecc.) avvalendosi oltre che dei protagonisti diretti anche di università e politecnici che fanno ricerca sullo sviluppo della mobilità;

3) supporto all'offerta per il rinnovo del parco circolante pubblico e privato per accelerare il raggiungimento degli obiettivi sulle emissioni:

3.1) piano di sostegno mirato a conciliare l'immissione nel mercato, in numero tale da favorire la complessiva ripresa dell'attività produttiva, di quanto prodotto in Italia e stoccato nei magazzini;

3.2) incentivi sui veicoli elettrici e ibridi con benefici maggiori riservati alle fasce di popolazione con redditi medio-bassi;

3.3) accelerare il rinnovo delle flotte degli enti pubblici attraverso la previsione di appalti per l'acquisto o il noleggio di auto elettriche, autobus a trazione alternativa, treni e tram prodotti in Italia;

4) essendo Fca un'azienda strategica per l'economia nazionale sarebbe necessario (vista la presenza dello Stato francese in PsA) una presenza dello Stato nazionale (nelle forme e nei modi ritenuti opportuni) nel capitale azionario dell'azienda.