

Se non vi è politica industriale il futuro dell'automotive si tinge di nero

di Gianluca Ficco*

Il settore automotive, primo comparto industriale italiano, stava già attraversando una fase di difficilissima trasformazione, a causa di una serie di ragioni sia globali, sia specifiche, quando è intervenuta la crisi degli approvvigionamenti a rallentare pesantemente la produzione.

Il più palese motivo di trasformazione è costituito naturalmente dalla transizione verso l'elettrico, decisa dalla Unione Europea. Essa comporta almeno tre ordini di problemi: innanzitutto la distruzione di tutti i posti di lavoro connessi direttamente o indirettamente al motore endotermico, che purtroppo non può essere compensata dalla creazione di nuove competenze, tanto che si calcola a parità di volumi produttivi un minor fabbisogno di manodopera complessivo del 30 per cento; in secondo luogo il maggior costo delle auto elettriche, che in mancanza di incentivi risulterebbero difficilmente acquistabili dal consumatore medio; infine lo svantaggio competitivo di un paese come l'Italia che vanta un'alta specializzazione nella meccanica tradizionale, debolezza questa ancor più evidente alla luce dell'altro grande processo di innovazione rappresentato dalla guida autonoma.

Si badi che tale processo di transizione all'elettrico avviene in una fase per noi molto delicata, caratterizzata dal passaggio in mani straniere della proprietà e della gestione delle più importanti imprese italiane. Come noto quella che fu FIAT e poi FCA oggi è impegnata in un processo di integrazione con PSA in Stellantis, multinazionale a evidente trazione francese; ma anche la principale impresa di componentistica, Marelli, è stata di recente acquisita dalla giapponese Kalsonic Kansei, a sua volta controllata da un importantissimo fondo americano.

A tutto ciò come sindacato abbiamo reagito elevando il livello del confronto e spesso raggiungendo accordi preziosi per il futuro delle fabbriche italiane. Per fare alcuni esempi significativi, con Marelli, a fronte di una dichiarazione iniziale di 550 esuberi, abbiamo recentemente siglato ad un'intesa che prevede uscite esclusivamente volontarie. Con Stellantis abbiamo raggiunto importanti intese su Melfi e su Mirafiori, riducendo la capacità installata, snellendo i processi produttivi, ma al contempo scongiurando gli esuberi e vincolando la multinazionale a assegnazioni produttive di lungo termine. Nel caso torinese, ciò ha significato la fusione delle fabbriche di Mirafiori e di Grugliasco, con il trasferimento di tutto il personale e una chiara missione produttiva incentrata sulle vetture elettriche, sulla produzione esclusiva della Fiat 500 e sulle future generazioni Maserati.

Siamo però consapevoli che come sindacato non possiamo farcela da soli ed abbiamo quindi avviato una discussione col Governo, poiché solo una politica industriale paragonabile a quella degli altri Stati europei può davvero salvaguardare il settore automotive sul lungo periodo. Come Uilm proponiamo alcuni interventi immediati, convinti della loro assoluta urgenza, a sua volta causata dai gravi ritardi accumulati e dalla pericolosa congiuntura internazionale: varare incentivi strutturali per le auto a basse emissioni e in particolare per le auto elettriche, che corrispondano ai vincoli di emissioni imposti dalla UE; investire una parte congrua del PNRR per incentivare le riconversioni e più in generale gli investimenti industriali indirizzati alla transizione energetica. Infine chiediamo di istituire una cassa integrazione speciale e di insediare una sorta di agenzia degli approvvigionamenti, ma questo ci introduce nell'ultimo tema che sta pesando sull'industria dell'automotive.

Nel corso del 2021 sono stati difatti avvertiti crescenti rincari e difficoltà di reperimento di materie prime e di subcomponenti, soprattutto di microchip, che hanno fortemente rallentato la produzione. Non solo tali criticità si sono protratte nel 2022, ma lo scoppio del drammatico conflitto in Ucraina fa temere un ulteriore peggioramento. Ma da questo punto in poi si esce dalla dinamica peculiare dell'automotive e si entra nel campo più generale delle sorti della nostra industria, che sarebbe messa a durissima prova dal protrarsi delle ostilità.

*Segretario nazionale Uilm